

motor

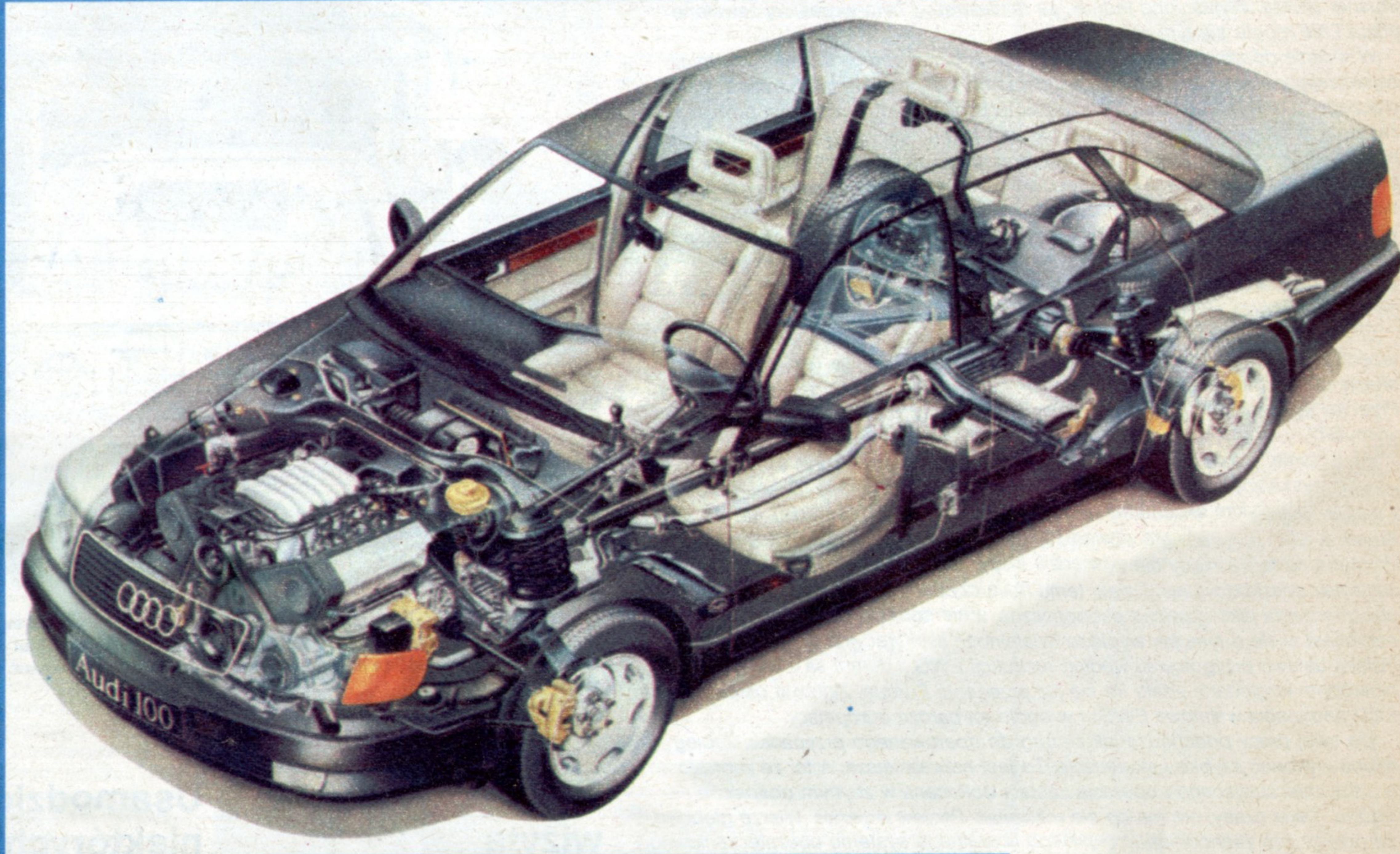
ROK ZAŁOŻENIA 1952

13 STYCZNIA 1991

NR 2 (2003)

CENA 2000 ZŁ

10 LAT
GWARANCJI
AUDI



Poślizg kontrolowany

KTO TO WYMYŚLIŁ?

Tuż przed świętami Ministerstwo Finansów postanowiło podzielić się z dziennikarzami wiadomością, że oto dokonano reformy ubezpieczeń. Pomysł, przyznać trzeba, dobry, tyle że trochę spóźniony, zważywszy iż ustawę o działalności ubezpieczeniowej Sejm uchwalił prawie pół roku wcześniej, zaś związane z tym faktem dolegliwości zmotoryzowani zdążyli już odczuć na własnej skórze. Wyjaśniono jednak, że ministerstwo było wcześniej zawałone pracą i nie mogło się tym zająć.

W efekcie doszło do zabawnej sytuacji – z jednej strony zasiedli urzędnicy zamierzający objaśniać świat, opowiadając co się zmieniło, jak bardzo i dlaczego, z drugiej zaś dziennikarze zainteresowani szczegółowymi problemami związanym z funkcjonowaniem ubezpieczeń komunikacyjnych. Obie strony nie bardzo mogły się dogadać. Dziennikarze dopytywali się o składki, zniżki i bonifikaty, zaś dowiadywali o tendencjach i rozwiązaniach stosowanych w EWG, demonopolizacji rynku ubezpieczeniowego i zawartości portfeli asekuracyjnych. Wychodząc, jeden z kolegów poskarżył mi się: „dwie godziny konferencji, a ja z tego ledwie notatkę napiszę”. Przytaknąłem ze zrozumieniem, sam byłem bowiem rozczarowany. Dziś z pewnej perspektywy muszę przyznać, że czas ten nie był całkowicie zmarnowany.

Oto bowiem dziennikarzom zaprezentował się zespół ludzi – wysokich urzędników resortu finansów – firmujących ubezpieczeniową reformę. Dało to okazję do poznania kim są, jakimi racjami się kierują, co sądzą o swojej pracy. Przecież tak często w różnych sytuacjach zadajemy sobie pytanie: kto to wymyślił?

No właśnie, kto opracował nowy system ubezpieczeń? Zrobili to ludzie młodzi, tryskający zadowoleniem i pewnością siebie. Świetnie ubrani, mówiący z lekkim angielskim akcentem, sprawiający wrażenie, jakby urodzili się na Wall Street, a tylko przypadkiem zawieruszyli w gmachu przy ul. Świętokrzyskiej. Wygląda na to, że nigdy nie odwiedzili inspektoratu PZU, nie płacili składek, załatwiali odszkodowania. Dzięki temu mają czyste i niezmacone spojrzenie na ubezpieczenia jako zjawisko ekonomiczne, a nie społeczno-obyczajowe. Wiedzą natomiast wiele o tym, jak wygląda działalność asekuracyjna w krajach EWG. Polską ustawę przygotowali według instrukcji EWG, i dumni są z tego, że pod niektórymi względami udało im się już przegonić Europę. Złotówki przeliczają na ECU (jednostka walutowa EWG) i w ogóle są bardzo europejscy.

Do swej pracy podchodzą jak chirurg do operowanego przypadku. Zabieg trzeba wykonać szybko i skutecznie. To jest najważniejsze. A to, że zabrakło środka znieczulającego i operacja została dokonana w zbytnim pośpiechu – trudno. Takie czasy, nie ma co się rozczulać. Pacjent przeżyje. Wierzę głęboko, że przeszczep zachodnioeuropejskiego liberalnego systemu ubezpieczeniowego przyjmie się szybko w polskim organizmie i dzięki niemu już wkrótce nawet niereformowalny PZU zmieni się nie do poznania.

Pod jednym względem są wszakże podobni do swych poprzedników, którzy za czasów PRL urzędowali w gmachu przy ul. Świętokrzyskiej – nie lubią krytyki i są przekonani, że wielu kłopotom winni są dziennikarze.

ADAM GRZESZAK

Polonezy w walce z mafią?

Niebawem kolumbijscy policjanci o-
trzymają do swej dyspozycji... Polone-

zy. 500 samochodów zostanie przesta-
nych do Kolumbii na zamówienie rządu
tego kraju. FSO liczy zapewne na spory
sukces, kiedy światową prasę obiegnie
zdjęcie bossa z Medellin aresztowane-
go przez patrol jadący Polonezem.

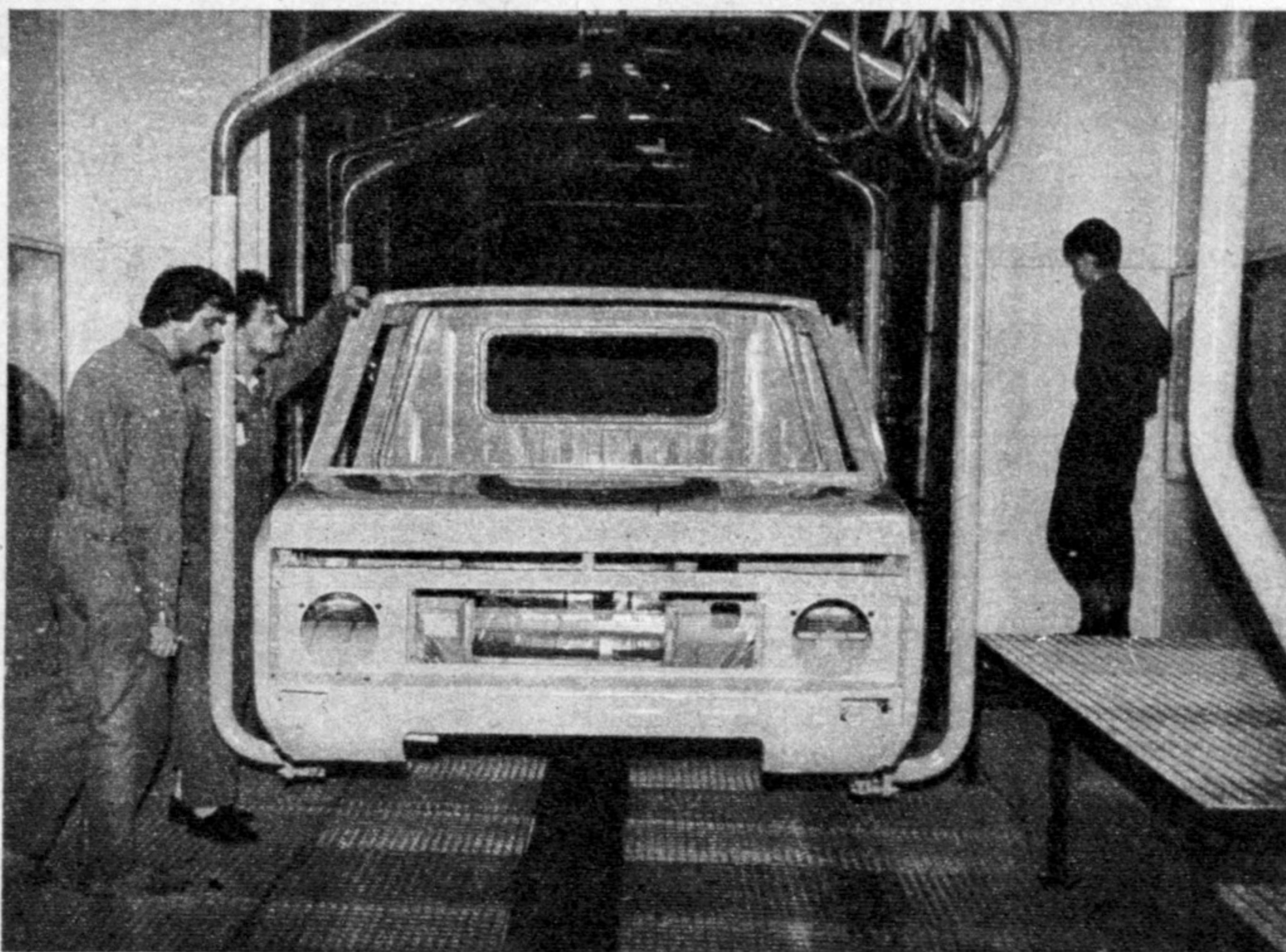


Tuż po wprowadzeniu na rynek brytyjski Mazdy 5 pojawiła się jej wersja usportowiona. Opracowała ją firma Brodie Brittain Racing specjalizująca się w „rasowaniu” samochodów. Model MX-5 BBR Turbo sprzedawany jest w sieci Mazdy za sumę 3700 funtów. Klienci płacą przede wszystkim za sportowy charakter tego pojazdu. Od 0 do 100 km/h przyspiesza on w 6,8 s, jego prędkość maksymalna wynosi zaś 230 km/h.

Droższy podatek

Podatek drogowy lub podatek od środków transportu – tak nazywa się opłata, której tytuł co kilka lat przemienne wprowadza Ministerstwo Finansów. Ostatnio mieliśmy nazwę „drogową”

czas więc na reformę. W tym roku będziemy płacić znów za „środki transportu”. Opłata wzrośnie średnio o 52%, jak precyzyjnie wyliczyli ministerialni urzędnicy. Termin płacenia podatku upłynie 15 lutego, problem jednak polega na tym, że brak jeszcze odpowiedniej podstawy prawnej – Sejm nie uchwalił ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.



Od listopada nadwozia Tarpanów gruntowane są metodą katalforezy. Każda karoseria przechodzi przez szereg wanien, gdzie zanurzeniowo pokrywana jest etapowo powłokami ochronnymi. Uruchomienie nowej lakierni oznacza kilkakrotny wzrost trwałości antykorozyjnej nadwozi.

Fot. D. Wieliński

Niezapowiedziana wizyta

Gdańska policja przeprowadziła w czasie jednej z grudniowych giełd samochodowych w tym mieście, blokadę terenu handlowego połączonej ze szczegółową kontrolą samochodów. Uczestniczyło w niej ponad stu funkcjonariuszy, z których wielu jeszcze przed rozpoczęciem akcji przeprowadziło incognito rozpoznanie, wyławiając najbardziej podejrzane auta. W ponad stu przypadkach stwierdzono różnego rodzaju nieprawidłowości, zaś do trzech samochodów, w tym nowego Mercedesa – nikt się nie przyznał. Gdańscy policjanci obiecują, że takie niezapowiedziane wizyty na giełdzie będą się powtarzały.

Bessa na Wyspach

Spada popyt na samochody w Wielkiej Brytanii. Szczególnie słabe interesy robią tam ostatnio producenci ciężarówek. Spada również o 10,9% liczba nowo rejestrowanych samochodów osobowych. Spadek popytu odczuł szczególnie Nissan i Ford. Mimo złej koniunktury dobrze się wiedzie brytyjskiej filii General Motors – firmie Vauxhall – w pierwszej połowie 1990 r. produkcja wzrosła o 20%.

Usamodzielnienie niektórych wydziałów FSO

Rada Pracownicza Fabryki Samochodów Osobowych zadecydowała o usamodzielnieniu wydziałów i niektórych zakładów. Reorganizacja ta wiąże się bezpośrednio z nowymi kierunkami rozwoju Żerania. Chodzi głównie o stworzenie większych możliwości współpracy z zachodnimi kooperantami. Usamodzielnieniu ulegnie wydział montażu silników, Polonezów oraz zakład nr 1, czyli montujący FSO 125p. W tym ostatnim myśli się o rychłym uruchomieniu montażu licencyjnego samochodu. Jakiej firmy? Na ten temat trwają rozmowy z kilkoma zagranicznymi partnerami.

CRAMM Mobil

HURTOWNIA

Babice Stare
ul. Folwarczna, tel. 37-70-91

POLECA:

● OLEJE SILNIKOWE
● SMARY

5/M

Nowe ceny na stare przedpłaty

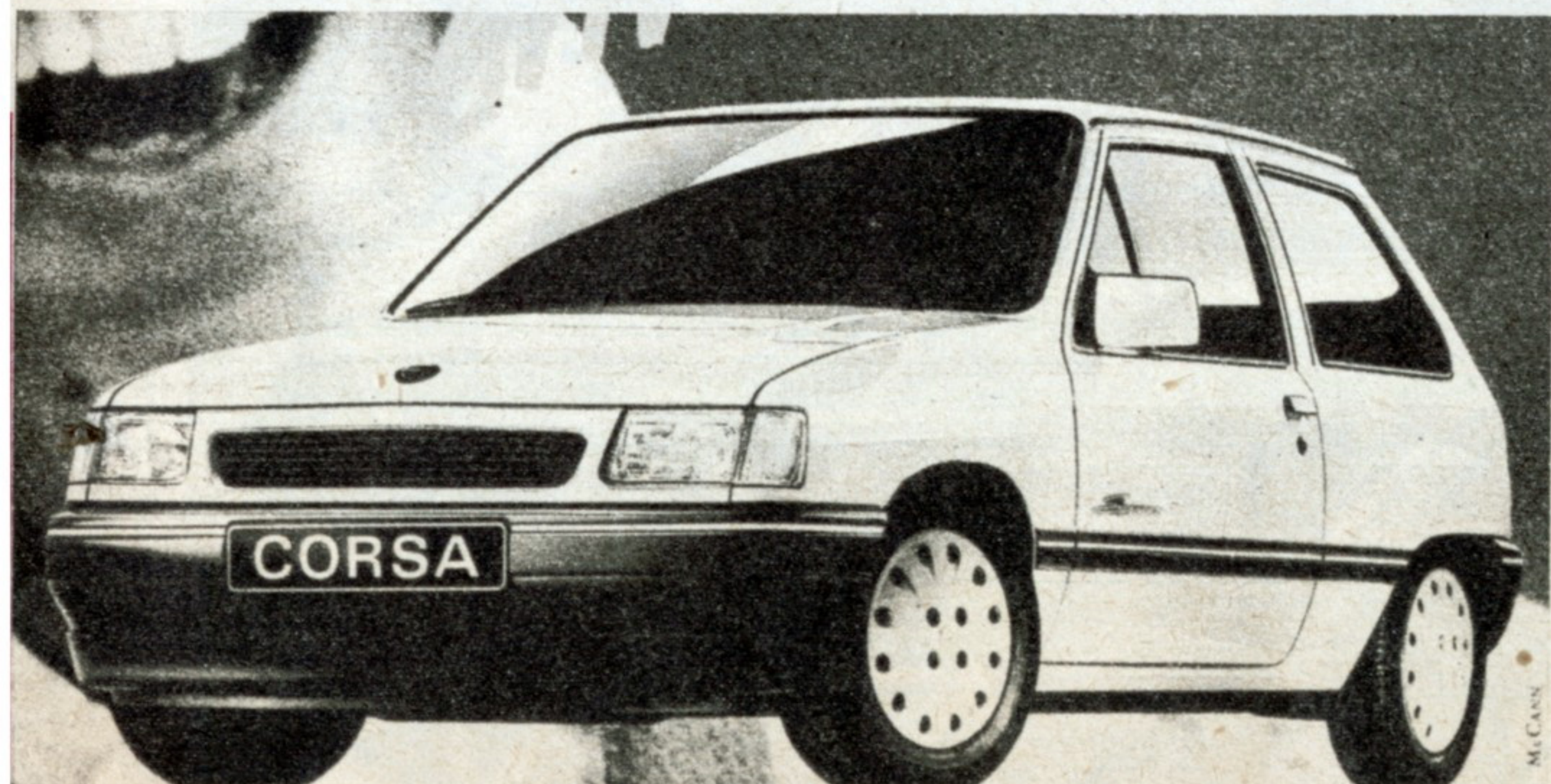
Pod koniec grudnia ub.r. FSM podniosła ceny na swe pojazdy. I tak PF 126p FL standard kosztuje obecnie 26 mln zł, zaś PF 126 Bis 32 mln zł. Ceny wyposażenia dodatkowego nie uległy zmianie. Podwyżka jest dość duża, lecz fabryka zwraca uwagę, że model podstawowy czyli standard uległ modernizacji. Obecnie alternator oraz elektromagnetyczny włącznik rozrusznika przestają być wyposażeniem dodatkowym wymagającym dopłaty, a stają się typowym osprzętem.

FSM kończy właśnie realizację przedpłat przewidzianych na 1990 r. Ostatnie samochody zostaną wydane do końca lutego. O tym, co będzie dalej, rozstrzygnie Sejm uchwalając budżet, a w nim kwotę dopłaty dla właścicieli przedpłat. Na wydanie czeka jeszcze 120 tys. uprawnionych. Jeśli wstrzymane zostanie dotychczasowe tempo realizacji przedpłat, cała akcja zakończy się za dwa lata.

Nie rozstrzygnięta jeszcze została sprawa wolnej sprzedaży samochodów z FSM w tym roku. Wszystko jednak wskazuje na to, że PF 126p pojawią się w handlu już w marcu.

48 RAJD POLSKI

Uwaga kibice! Do kalendarzy można już wpisać termin prestiżowej imprezy roku: 48. Rajd Polski odbędzie się na dolnośląskich trasach tym razem nie na początku lipca, jak zwykle, lecz miesiąc wcześniej. 1 czerwca br. nastąpi zamknięcie listy zgłoszeń, 6 czerwca o godz. 10.00 badanie techniczne samochodów i wreszcie 7 lipca o 9.30 po uroczystym otwarciu pierwsze samochody ruszą na trasę; meta I etapu o godz. 23.15. Start do II etapu nastąpi 8 czerwca o godz. 9.00, pierwsze samochody na metę spodziewane są przed godz. 15.30. Następnego dnia o godz. 11.00 nastąpi ceremonia zakończenia imprezy.



Tak wygląda Opel Corsa model 91. Odznacza się nieco zmienioną stylizacją przedniej części nadwozia, upodabniającą Corsę do konkurentów. Nowy model oferowany będzie w wersji 3-, 4- i 5-drzwiowej z silnikiem benzynowym oraz diesel i turbodiesel. Całkowicie zmieniony maluch Opla pojawi się na rynku za dwa lata.

Co dalej z Ikarusem?

Pisaliśmy niedawno o kłopotach węgierskiej fabryki autobusów Ikarus. Ograniczenia zakupu pojazdów wprowadzone przez przeżywające kłopoty kraje RWPG, zwłaszcza zaś przez ZSRR, postawiły fabrykę wobec groźby bankructwa. Zaczęto poszukiwać gwałtownie firm, które mogłyby uratować Ikarusa. Zainteresowanie okazało się jednak niewielkie, rynek autobusów jest nasycony pojazdami i inwestycja na Węgrzech byłaby zbyt ryzykowna. Ostatnio pojawiła się jednak informacja o dość zaskakującej propozycji mającej uratować Ikarusa. Powstała bowiem spółka amerykańsko-tajwańsko-... radziecka, która zamierza wykupić węgierskie zakłady autobusowe. Trudno oceniać, na ile są to realne zamiary, zważywszy że współnikami tajwańskich i amerykańskich przemysłowców są urzędnicy z radzieckiego ministerstwa transportu drogowego.

Tarpan face lifting?

Choć rozmowy poznańskiej FSR z Iveco na temat powołania spółki joint venture nie zostały sfinalizowane, to jednak obie firmy podjęły się wspólnego przedsięwzięcia. Ma ono polegać na opracowaniu nowej stylizacji nadwozia Tarpana Honkera. Powstała ona w centrum projektowym Iveco-Magirus w Ulm (RFN). Nowe nadwozie będzie miało bardziej zaokrąglone kształty, zmieni się m.in. forma przedniej atrapy, nadkoli i zderzaków. Zmiany obejmą również stylizację wnętrza pojazdu. Ograniczeniem krępującym wyobraźnię stylistów jest jednak warunek postawiony przez FSR, by zmiany nie powodowały konieczności wymiany tłoczników. Prace potrwać cztery miesiące a przygotowane dwa prototypy, które poznańska fabryka wyposaży w nowe tylne mosty i przednie hamulce tarczowe przejdą test oceniający ich walory handlowe. Całość prac prowadzona jest na koszt firmy Iveco, która traktuje to jako wkład do planowanej spółki joint venture.

Kadett i Corsa z Eisenach

Od kilku miesięcy z fabryki samochodów w Eisenach wyjeżdżają Ople Vectra. W pierwszym roku produkcja osiągnie 10 tys. a w 1992 zjadą z taśmy Ople Kadetty i Corsa. Wartburgi z silnikiem Golfa 1,3 będą za pół roku wyposażane w katalizator i sprzedawane głównie w krajach zachodniej Europy.

Ropa z Chin

Chiny zamierzają zwiększyć eksport ropy. Do września ub. r. wyeksportowały 2,8 mln ton; jaką wielkością zamkną się ubiegły rok, trudno ocenić ze względu na duże potrzeby gospodarki chińskiej i kłopoty z wydobyciem. W tym roku w ChRL wydobycie powinno się utrzymać na dotychczasowym poziomie, tj. ok. 137 mln t. Jednocześnie jednak kraj ten zmuszony jest importować pewne ilości wyrobów petrochemicznych.



„Number one” dla rowerzystów. Tak określają londyńscy sprzedawcy maszeczkę Greenscreen stanowiącą wyposażenie dodatkowe rowerzystów jeżdżących po ulicach stolicy Wielkiej Brytanii. Wymienne wkłady filtrujące za 1,15 funta zapewniają długie użytkowanie tego jakże potrzebnego dodatku. Maski kosztuje 3 funty 30 pensów.

ZA TYDZIEŃ W MOTORZE:

- Port Północny w Gdańsku alternatywą dla rurociągu „Przyjaźń”. Zapadły wstępne decyzje o rozbudowie bazy przeładunkowej
- Motoryzacja pod ostrzałem zachodnich związków konsumenckich. Afera z samochodem terenowym Suzuki w Wielkiej Brytanii i USA
- Koprzywnica – miasto z samochodem w herbie. Zaczęto się niemal sto lat temu od bryczek, a obecnie w kombinacie Tatra powstają pojazdy o masie do 40 tys. kg
- Najoszczędniejsze samochody osobowe na świecie. Czy i my doczekamy się auta zużywającego w jeździe miejskiej poniżej 5 dm³/100 km paliwa?
- Eksperymentalny Mercedes – najbezpieczniejszy w historii motoryzacji samochód XXI wieku wyposażony m.in. w superpomoc nawigacyjną
- O pieniądzach i to dużych będzie mowa, czyli na narty do Zakopanego

Opr. graf. Maciej Żbikowski

SAMOCHÓD DLA POLAKA A.D. 1991

Zazwyczaj koniec roku i początek nowego to w naszym kraju okres zmian cen. FSO podwyższyła ceny detaliczne samochodów, oprócz Poloneza w wersji osobowej. W Pol-Mocie już w październiku wybór samochodów był bardzo mały, bowiem popyt na importowane, nowe auta był i jest bardzo duży. Jakich więc samochodów potrzebujemy? Na to pytanie najlepiej odpowie sytuacja rynkowa.

W 1991 r., zwłaszcza w pierwszych miesiącach, trudno się spodziewać podwyższenia stopy życiowej naszego społeczeństwa. Nastąpi m.in. wzrost cen energii i paliw. Z pewnością wpłynie to również na ceny samochodów produkowanych w Polsce. Czechosłowacja zapowiada od 1 stycznia nowego roku urynkwienie gospodarki. Jak twierdzą specjaliści, spowoduje to również wzrost cen samochodów Skoda. Związek Radziecki przystąpi do prób częściowego urynkwienia, co także może się odbić na kosztach produkcji samochodów. Wraz z nowym rokiem

zachodnie koncerny o kilka procent podwyższą ceny swych samochodów, co wiąże się z obliczeniem rocznej inflacji, podatków itp. Generalnie nie możemy liczyć, że auta w naszym kraju będą tańsze. Wręcz odwrotnie, ich ceny będą rosły, wprawdzie nie tak drastycznie jak w 1989 r., ale zawsze.

Co więc pozostaje; z rozwoju motoryzacji nie możemy zrezygnować, choć nie wiemy, jakie będzie jego tempo. Specjaliści od marketingu twierdzą, że w 1991 r. największym wzięciem w naszym kraju będą się cieszyć nadal Łady Samary, Skody Favorit, Fiaty 126p i za-

pewne „lksy”, których seryjna produkcja ma się rozpocząć w czerwcu 1991 roku.

Wspomniane samochody (oprócz oczywiście „lksa”) kosztowały w 1990 r. na polskim rynku od ok. 24 mln zł do ok. 54 mln zł. Wraz z nowym rokiem ich cena może wzrosnąć od 5 do 15 proc. Dużym znakiem zapytania jest tu żerańska fabryka, która czeka na wynik rozmów z partnerami zagranicznymi. W najlepszym przypadku można liczyć, że w tym roku FSO zmontuje kilkaset lub kilka tysięcy nowych pojazdów, chyba rodem z Włoch. Nie wiadomo, co będzie z restylingiem Poloneza; z modernizacją silnika, która kosztowałaby ok. 300 mln dolarów a dokonana miałyby być przez jedną z włoskich firm. Jedno jest pewne – nieekonomiczne Polonezy, zwłaszcza po podwyżce cen paliw, nie będą znajdowały chętnych.

Ale przeciętnego klienta nie interesują negocjacje, układy i inne przeszkody tkwiące w polskiej motoryzacji. Chce on bez przeszkód kupić w miarę tani samochód. I tu zaczyna się problem. Na pewno będą dostępne Polonezy, ale po jakiej cenie, trudno powiedzieć. Będą w Pol-Mocie Łady Samary, a być może jeszcze inne radzieckie samochody osobowe. Jak twierdzą handlowcy, Samary można sprzedawać w Polsce w ciągu roku nawet do 50 tys. sztuk i tyle samo Skód Favorit. Pod jednym warunkiem, że ich cena będzie oscylować wokół 5,5 tys. dolarów. Pol-Mot sprowadzi również samochody japońskie, na które popyt jest nadal bardzo duży. Nissan, Toyota, Mazda, Mitsubishi to marki, które sprzedają się bardzo dobrze. Tegoroczne ich ceny wynosiły od 8540 dolarów za Nissana Sunny hatchback 1,4 dm³: do ponad 14 tys. dol. za Mazdę combi 626. Trudności ze sprzedażą dotyczyły tylko Mitsubishi Pajero, który kosztuje przeszło 21 tys. dolarów.

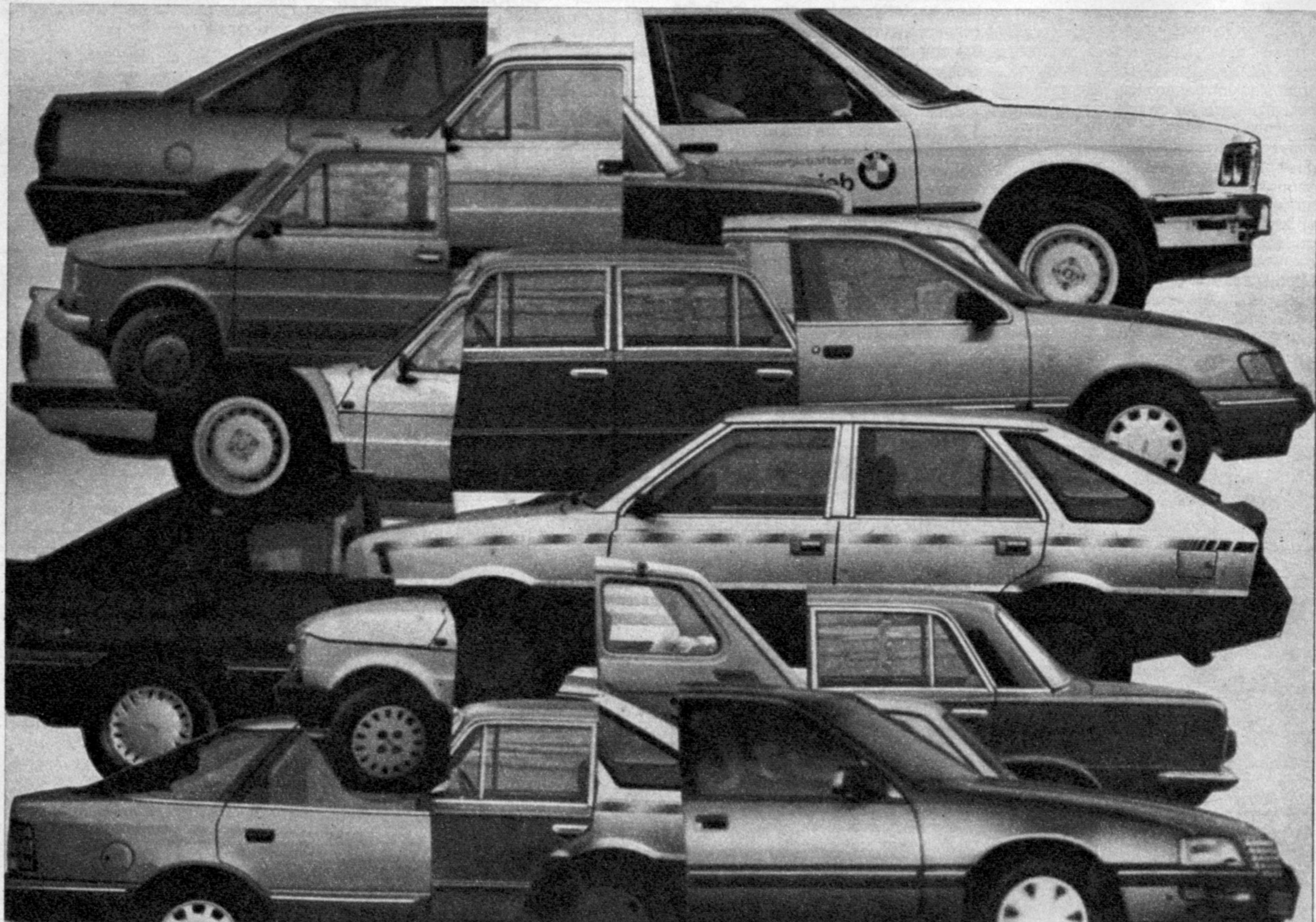
Dla chcących kupić zachodnie auta oferowane przez różnego rodzaju nowe spółki, ważnym problemem jest kurs walut zachodnich do dolara, który jest

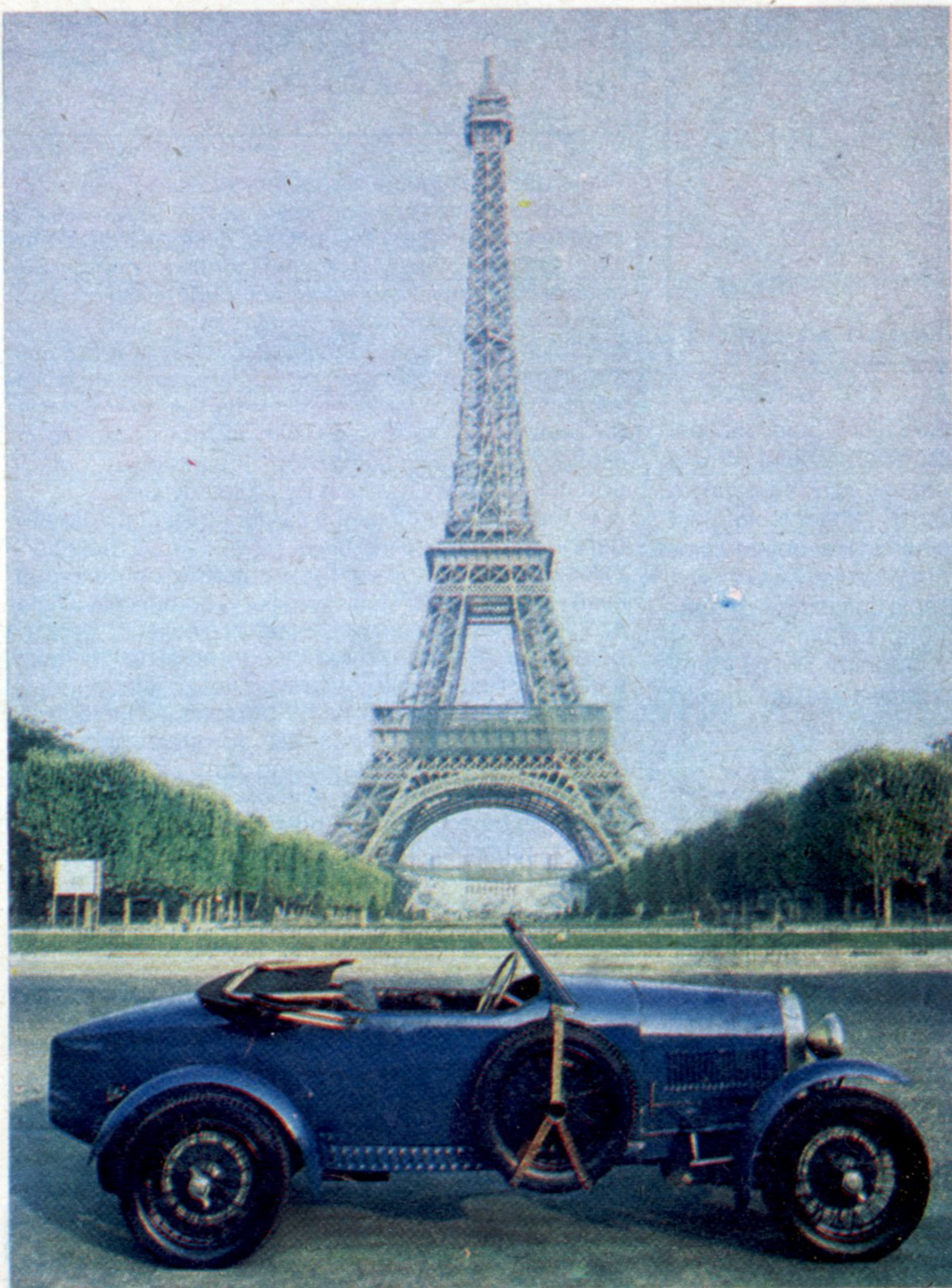
w Polsce dominującą walutą wymieniającą w rozliczeniach międzynarodowych. Spółki zaś muszą się rozliczyć z centralami w Europie w miejscowej walucie. I tu powstaje problem cenowy. Niski kurs dolara do marki zachodnoniemieckiej, franka francuskiego, czy szwedzkiej korony i japońskiego jena powoduje wzrost cen oferowanych na polskim rynku pojazdów zagranicznych. Ale nie można tu mówić o masowości zakupów. Bo skoro np. Citroenów sprzedaje się w Polsce ok. 1000 sztuk rocznie, to porównanie z rynkami zachodnimi jest żadne, co najwyżej można fakt ten odnotować. GM sprzedała do końca 1990 roku ok. 100 samochodów, których ceny wynoszą od 15 tys. dolarów, bez cła i podatku, do 45 tys. zielonych banknotów.

Wszystko wskazuje na to, że przy cenach paliw zbliżonych do światowych dużą popularnością będą się cieszyły samochody z FSM. Już obecnie wiele osób nastawia się na kupno „lksów” z tzw. próbnej serii, przed uruchomieniem seryjnej produkcji. Ale w większych ilościach „lksy” pojawią się na naszym rynku dopiero w 1992 r.

Zapowiada się więc kolejny rok drogiej motoryzacji. Wzrosną przecież ceny paliw, części zamiennych, opłaty ubezpieczeniowej, etc. Rok ten może się jednak okazać przełomowym, bowiem FSM wyprodukuje drugi model licencyjnego samochodu, a FSO być może uruchomi montownię nowych pojazdów. Ale przeciętny klient jak zawsze będzie liczył pieniądze i czekał na szansę dla siebie, którą może być np. zakup używanego auta zachodniego sprowadzonego do Polski. Wiele bowiem wskazuje na to, że wraz z nowym rokiem powstaną warunki do kupna takiego pojazdu bez większych przeszkód. Mowa tu o bezwizowym ruchu z krajami Europy Zachodniej. Obyśmy tylko przywozom starych, zagranicznych aut nie zrobili na własnym podwórku motoryzacyjnego śmietnika Europy.

DARIUSZ CZECHOWSKI
Ilustr. Mirosław Rutkowski





LOKATA

KORRESPONDENCJA Z FRANCJI

Handel samochodowymi rarytasami to nie nowość; ten biznes odkryli nawet nasi pseudokolekcjonerzy i był czas, że bezcenne cacka – samochody i motocykle wędrowały za granicę w całości lub rozkawałkowane na części.

Do dziś np. nie wiadomo, kiedy i dokąd wywieziono jeden z egzemplarzy Bugatti, w którym legendarny dziś Jan Ripper tołł skórę przed wojną najstojniejszym asom kierowcy; jeden z rodzimych cwaniaczków wyspecjalizował się i „eksportował” tylko zabytkowe Mercedesy. Nie tak dawno na własne oczy widziałem na granicy byłej NRD z RFN przyczepę z polską rejestracją, załadowaną czterema odrestaurowanymi motocyklami BMW. Nie mam pojęcia, jak przeciekały te transporty przez sita naszych celników, wiem natomiast, że wszelkie pojazdy wyprodukowane przed 9 maja 1945 r. znajdujące się w granicach RP chronione są zakazem wywozu jako dobra kultury materialnej. Traktowane są na tych samych prawach co cenne dzieła sztuki.

Czy zatem naganny jest obrót,

handlowy i wymienny zabytkowymi pojazdami? Oczywiście nie ma w tym nic złego, pod warunkiem, że działalność taką prowadzi się w sposób przyjęty na całym świecie: przez domy aukcyjne, pod kontrolą rzeczoznawców mających pieczę nie tylko nad prawidłową ich wyceną, ale także dokumentujących ślady wędrówek danego obiektu.

Kolekcjonerstwo zabytkowych pojazdów połączone z lokatą kapitału stało się już tak samo powszechne na świecie jak gromadzenie i handel dziełami sztuki. Zjawisko ma wieloletnią tradycję sięgającą początków lat 90. Przyjęto, że prekursorem kolekcjonowania stał się Panhard, który już w 1910 roku zachował poszczególne egzemplarze swych samochodów, aby stanowiły początek zbioru. Pierwsze muzeum motoryzacji po-

wstało w Stuttgarcie z inicjatywy zakładów Mercedesa już w 1920 roku. W latach 30., gdy samochód przestał być wyłącznie narzędziem transportu i stał się również środkiem ułatwiającym turystykę i sportowy wyczyn, powstały we Francji pierwsze kluby sympatyków *De Dion Bouton* i *Clementa*.

Po wojnie moda zawędrowała do Stanów Zjednoczonych. Wzorem europejskich kolekcjonerów bogaci Amerykanie stworzyli kluby *Panharda*, *Delaunay-Bellevilles'a*, *Mercedesa*, *Rolls-Royce'a*. Rozpoczął się handel unikatowymi egzemplarzami, powstały pierwsze firmy specjalizujące się w handlu samochodowymi starociami. To zaczęło być po prostu modne, znany ówczesnymi kolekcjonerami byli: Lord Montagu of Beaulieu – posiadacz olbrzymich majątków ziemskich w Anglii, bracia Schlumpf – właściciele wielu zakładów tekstylnych we Francji. Posiadanie kolekcji stało się też wyznacznikiem przynależności do elity i dlatego jedna z najbogatszych była własnością Henri Malartré'a, który błyskawicznie dorobił się krociowego majątku na... skupie złomu i odzysku surowców wtórnych.

Lata 60. to rozkwit kolekcjonersstwa i handlu pojazdami zabytkowymi, odkryto urok i wartość innych marek. Amerykanie najchętniej zbierali i – co oczywiste – najwięcej płacili za egzemplarze *Duessenbergów*, we Francji rekordy wycen bity *Hispano Suizy*, Brytyjczycy, jak zwykle, ponad wszystkie marki przedkładali swojego *Rolls'a*. W 1966 r. powstał pierwszy ilustrowany magazyn „Le Fanatique de l'Automobile”, który zainicjował obrót samochodowymi zabytkami w formie aukcji; pierwsza odbyła się 10 sierpnia 1966 roku w Royan, dokąd zjechali bogaci zbieracze z Wielkiej Brytanii, Szwajcarii i Holandii.

Z początkiem lat 70. zaznaczyły się nowe zjawiska w ruchu kolekcjonerskim. W kręgu zaintereso-

wań znalazły się nie tylko marki już historyczne, pojawiły się też na wystawach samochodów zabytkowych rzadkie modele *Porsche*, *Ferrari*, *Jaguara*, *Lamborghini*, *Fiat* i *BMW*, które wyparte zostały z taśm montażowych przez nowsze modele. Klientelę aukcji uzupełnili też młodzi ludzie, którzy wnieśli do tego zjawiska nowy element: bogacenia się za pomocą zabytkowych pojazdów. Odkryto w nich znakomitą lokatę kapitału i nierzadkie były przypadki, że na zakup wybranego cacka zaciągano bankowe pożyczki.

We Francji pośrednictwem i aukcjami samochodów zabytkowych zajmuje się agencja Drouot. Jej eksperci dokonują wycen i publikuje się notowania wykazujące, jak rosną ceny poszczególnych egzemplarzy (patrz tabela) wyrażane we frankach. Ostatnio Drouot wystawiła na aukcję blisko 50 pojazdów, wśród których prawdziwymi rarytasami były: *Chenard et Walker Quadricycle Perfecta* z 1899 roku, *Lagonda LG 45* z 1936 roku i *Bugatti 40* z 1927 roku (na zdj.). Ten ostatni egzemplarz w pełni sprawny, całkowicie oryginalny, wyprodukowany był w swym czasie za ledwie w 750 egzemplarzach. Nie brakowało w ofercie nowszych „staruszków”, które już osiągały zawrotne ceny, dlatego m. in., że wytwarzane były w krótkich seriach: *De Tomaso – Pantera L*, *Fiat – Dino Spider*, *Maserati – Indy 4,7 L*, *Maserati – Mistral 4L*.

Zdaniem znawców przedmiotu istnieje w Polsce jeszcze sporo egzemplarzy pojazdów zabytkowych, szkoda w tym, że tkwią najczęściej w zakamarkach szop i komórek w stanie trudnym w wielu przypadkach do odtworzenia. Kilku prawdziwych fanatyków, którzy tropią ich ślady, a potem restaurują wraki, nie jest w stanie stworzyć ruchu kolekcjonerskiego z prawdziwego zdarzenia. Może kiedyś, gdy poznamy siłę naszych pieniędzy...

BOGUSŁAW KOPERSKI

Marka model	Rok	1970	1975	1985	1990
Ferrari 250 GTO 1962		40 000	200 000	5 000 000	60 000 000
Jaguar XK 1955		10 000	40 000	200 000	500 000
Alfa Romeo Monza 1932		50 000	300 000	5 000 000	20 000 000
Ferrari 250 GT 1958		30 000	100 000	800 000	10 000 000
Citroen 5 CV		15 000	20 000	50 000	60 000
Austin Healey 3000 – 1960		5 000	20 000	150 000	250 000
Citroen SM 1970		50 000	20 000	50 000	90 000



PORADNIK GWARANCYJNY (11)

W poprzednim odcinku rozpoczęliśmy omawianie § 15 jednolitych warunków gwarancyjnych, opisującego okoliczności, w jakich właściciel może zażądać wymiany auta na nowe, wolne od wad. Najczęstszym powodem jest przekroczenie 14-dniowego okresu, w którym auto ma zostać naprawione. O tym, jak sobie radzić w takiej sytuacji, pisałem poprzednio.

Skróconego omówienia wymaga kolejna sytuacja, gdy ASO stwierdzi na piśmie niemożność usunięcia usterki. Sytuację tę opisuje pkt. 2 cytowanego paragrafu, jest to jednak całkowicie martwy przepis. W praktyce żadna ASO, nawet jeśli nie jest w stanie pojazdu naprawić (a to się zdarza), nie potwierdzi tego na piśmie. Wymiana pojazdów jest obwarowana tak dużą liczbą wewnętrznych przepisów i regulacji, ustalających kto do czego jest uprawniony, że nawet dyrektor Polmozbytu może tu być osobą o niewystarczających kompetencjach. Stąd też walka z ASO o uzyskanie pisemnego poświadczenia wydaje się bezcelowa.

Przejdźmy więc do kolejnej przyczyny wymiany auta. Przepis mówi o sytuacji, w której „w terminie gwarancji wykonano już ustaloną dla towaru liczbę napraw podanych w karcie gwarancyjnej (oraz ewentualne naprawy ustalone z uprawnionym), a uprawniony nie wyraża zgody na dokonanie naprawy nadal występujących wad”.

Dla prawidłowego zrozumienia tego przepisu konieczne są dwa wyjaśnienia. Po pierwsze: co to jest ustalona dla towaru liczba napraw? Odpowiedź na to pytanie znajdujemy w § 16.

„Do liczby napraw gwarancyjnych, po których wykonaniu, zgodnie z ustaleniem karty gwarancyjnej gwarant nie może odmówić wymiany towaru na wolny od wad, w razie gdy nadal wystąpi w nim wada, zalicza się:

(...) a) naprawę głównych zespołów pojazdu: silnika, skrzyni biegów, mostu napędowego, zawieszenia i układu kierowniczego – jeżeli naprawa ta wymagała ich wymontowania z pojazdu,

b) wymianę zespołów, o których mowa pod lit. a), a także wymianę karoserii,

c) każdą inną naprawę, gdy czas pozostawiania pojazdu w zakładzie przekracza 6 dni roboczych”.

Zastosowane w tym przepisie rozwiązanie jest kompromisem między wymogami prawa a koniecznościami życia. Niektórzy prawnicy kwestionują jego prawomocność wskazując, że kodeks cywilny, będący aktem wyższej rangi, nie różnicuje charakteru wad stanowiących podstawę do roszczenia wymiany towaru na nowy, wolny od wad. Z drugiej jednak strony, chodzi o stworzenie jasnych kryteriów, dla każdego bowiem jasne jest, że inny charakter ma awaria skrzyni biegów, a inny odpadająca korbka do podnoszenia szyby, choć w obu przypadkach mamy do czynienia z wadami. Jednak w pierwszym przypadku naprawa będzie miała charakter poważnego zabiegu, w drugim będzie tylko kosmetyczną poprawką. Oczywiście, można mieć wątpliwość, czy sensowny jest warunek by naprawa, zaliczona do limitu przewidzianego w § 16, połączona była z wymontowaniem zespołu z samochodu. Wiele bardzo poważnych, nieobojętnych dla pojazdu napraw można wykonać omijając to ograniczenie. Ale to już jest odrębne zagadnienie.

Problem kolejny wiąże się z uzyskaniem informacji, czy naprawa wykonywana w ASO była zabiegiem opisanym w § 16. Ma to dla właściciela istotne znaczenie, zważywszy na wiążące się z tym uprawnienia. Przypomnę więc, o czym pisałem w jednym z poprzednich odcinków, iż ASO oddając właścicielowi samochód ma obowiązek odnotować w książce gwarancyjnej, że naprawa miała charakter przewidziany w § 16. Warto na to zwrócić uwagę, szczególnie gdy reklamowana jest poważna wada jednego z głównych zespołów pojazdu. Nie zaszkodzi też, jeśli właściciel odwiedzi ASO w trakcie usuwania niesprawności.

W omawianym przez nas przepisie § 16 brak jest precyzyjnej informacji, ile takich, tzw. istotnych napraw

stanowi podstawę do żądania wymiany pojazdu. Jest tu jedynie odesłanie do książki gwarancyjnej. W niej zaś winna się znajdować informacja zgodna z innym aktem prawnym, który reguluje to zagadnienie. Jest nim „wykaz towarów produkcji krajowej objęty gwarancją producenta”. Obecnie obowiązujący wykaz wydany został w formie zarządzenia ministrów gospodarki materiałowej i paliwowej oraz handlu wewnętrznego i usług z 15 lipca 1987 r. (Monitor Polski 22/87 poz. 189). W myśl tego aktu prawno samochod może być naprawiany najwyżej pięć razy, zaś motocykl cztery.

Sygnalizowałem już, że ten „rachunek napraw”, jak go kiedyś nazywał Sąd Najwyższy, budzi pewne zastrzeżenie. Również twórcy przepisów nie byli całkowicie pozbawieni wątpliwości. Dowodem jest § 16 ust. 2. Czytamy w nim: „Ustalona w karcie gwarancyjnej liczba napraw, jak i wymogi ust. 1, nie pozbawiają uprawnionego z gwarancji, sądowego dochodzenia wymiany towaru, jeżeli jego wady powodują dla uprawnionego poważne zakłócenie w korzystaniu z rzeczy”. Szkoda tylko, że twórcy jednolitych warunków gwarancyjnych z góry założyli, iż w takiej sytuacji o wymianie może zdecydować tylko sąd. Być może byli po prostu realistami.

ADAM GRZESZAK

PRZEDPŁATA BEZ SAMOCHODU

Proszę uprzejmie o udzielenie informacji, jak uzyskać tzw. bonifikatę w wysokości 50% ceny FSO 125p. Przedpłatę wnoszę od 1980 roku. PKO wyznaczyło mi odbiór samochodu na 1991 r. Pragnę zrezygnować z odbioru FSO 125p i otrzymać bonifikatę. Dokąd mam zwrócić się w tej sprawie?

ANDRZEJ ROSIŃSKI
DUSZNIKI ZDRÓJ

Osoba rezygnująca z odbioru samochodu ma prawo do zwrotu pieniędzy zgromadzonych na rachunku wraz ze stosownymi odsetkami oraz bonifikaty budżetowej w wysokości 50 proc. różnicy między kwotą oszczędności a aktualną ceną samochodu. Deklarację w tej sprawie należy złożyć w placówce PKO prowadzącej rachunek przedpłaty. Można to jednak zrobić dopiero wówczas, gdy nadejdzie termin realizacji przedpłaty. Wcześniej odebranie pieniędzy nie jest możliwe. Powodem są ograniczone fundusze przyznane z budżetu, które sukcesywnie przekazywane pozwalają rozliczyć się z kolejnymi właścicielami przedpłat – z jednymi poprzez wydanie pojazdu, z innymi przez zwrot gotówki.

Bez czekania można natomiast skorzystać z innej zastępczej formy realizacji przedpłaty. Odbierając pieniądze zgromadzone na rachunku wraz z odsetkami, rezygnując z auta i bonifikaty uzyskuje się prawo do sprowadzenia samochodu bez opłaty celnej. Podstawą jest zaświadczenie, jakie dla władz celnych wystawia placówka bankowa. Dokument ten jest ważny przez rok. Zwolnienie z cła nie zwalnia jednak od uiszczenia podatku obrotowego, który przy imporcie samochodów wynosi 20 proc. kwoty stanowiącej cenę auta powiększoną o naliczoną, choć nie uiszczonej, stawkę celną.

NA KOŁKACH

Wiele osób rezygnuje z korzystania zimą z samochodu. Odstawienie auta „na kołki” wiąże się z wieloma zagadnieniami natury technicznej, o których pisałem już w Motorze nieraz. Rodzą się jednak pewne problemy prawne, dotyczące rejestracji i ubezpieczenia pojazdu. Napotykać na nie zwłaszcza ci, którzy mimo niechęci do zimowej eksploatacji właśnie teraz auto kupili (musieli zrealizować przedpłatę, trafiła się wyjątkowa okazja itp.). Jak postąpić w tej sytuacji? Co trzeba załatwić już teraz, a z czym można poczekać do wiosny? Czy trzeba samochód zarejestrować, opłacić podatek drogowy? Takich pytań jest wiele.

Przed wszystkim trzeba samochód zgłosić do ewidencji. Przepisy rozróżniają bowiem dwa pojęcia – zgłoszenia do ewidencji i rejestracji. W obu przypadkach kompetentny jest wydział komunikacji. Zgłoszenie do ewidencji wiąże się z niewielką opłatą i polega na wprowadzeniu nowego pojazdu do dokumentacji. Rejestracja natomiast łączy się z dopuszczeniem pojazdu do ruchu poprzez wydanie tablic rejestracyjnych. Wówczas też powstaje obowiązek uiszczenia podatku drogowego oraz zawarcia ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. A zatem właściciel nowo nabytego pojazdu, wówczas gdy uzna aurę za sprzyjającą podjęciu eksploatacji, musi się udać do wydziału komunikacji by zarejestrować auto, opłacić podatek drogowy oraz ubezpieczenie OC i wtedy może ruszyć w drogę. Jeśli w długie zimowe wieczory będzie go niepokoił los pojazdu, może ubezpieczyć go w zakresie autocasco. PZU wprowadził obecnie ograniczoną formę ubezpieczenia AC obejmującą te rodzaje szkód, jakich może doznać zaparkowany pojazd – kradzież, pożar, włamanie itp. Fakt wyrejestrowania auta i niezawarcia ubezpieczenia OC, nie stanowi przeszkody dla ubezpieczenia autocasco. (A.G.).

ZWYCIĘSTWO ZDROWEGO ROZSĄDKU

Przed rokiem wydziały komunikacji przeżyły obłęzenie. Tysiące właścicieli samochodów wyrejestrowało swe pojazdy po to, by uniknąć nowego, wyższego podatku drogowego oraz by zmniejszyć wydatki związane z ubezpieczeniem PZU. Okazało się jednak, że nie wszyscy mogą tak zrobić. Kto zgłosił wolę wyrejestrowania auta po 1 stycznia, musiał uiścić podatek. Zwolnieni byli tylko ci, którzy zdążyli przed sylwestrem poprzedniego roku. Postępowanie to krytycznie oceniła Rzecznik Praw Obywatelskich, która przepisy o podatku drogowym zaskarżyła do Trybunału Konstytucyjnego jako niezgodne z Ustawą Zasadniczą. Trybunał nie dopatrywał się jednak sprzeczności między konstytucją a przepisami podatkowymi i skargę oddalił. W krótkim komentarzu redakcyjnym pisałem wówczas z goryczą, że Trybunał bada jedynie zgodność z prawem, a nie ze zdrowym rozsądkiem, któremu stosowane rozwiązanie podatkowe przeczy w sposób nazbyt oczywisty. Dostrzegli to również urzędnicy Ministerstwa Finansów, opracowujący projekt nowej ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. Przewiduje ona, iż wyrejestrowanie pojazdu spowoduje wygaśnięcie obowiązku podatkowego z końcem miesiąca – a nie jak dotychczas roku – w którym nastąpiło wyrejestrowanie. Sprawa, na pozór drobna, ale ważna, stwarzająca zmotoryzowanym możliwość decydowania o sposobie eksploatacji własnego pojazdu, świadczy jednocześnie, że nawet z porażek Rzecznika Praw Obywatelskich mogą płynąć korzyści dla obywateli (A.G.).

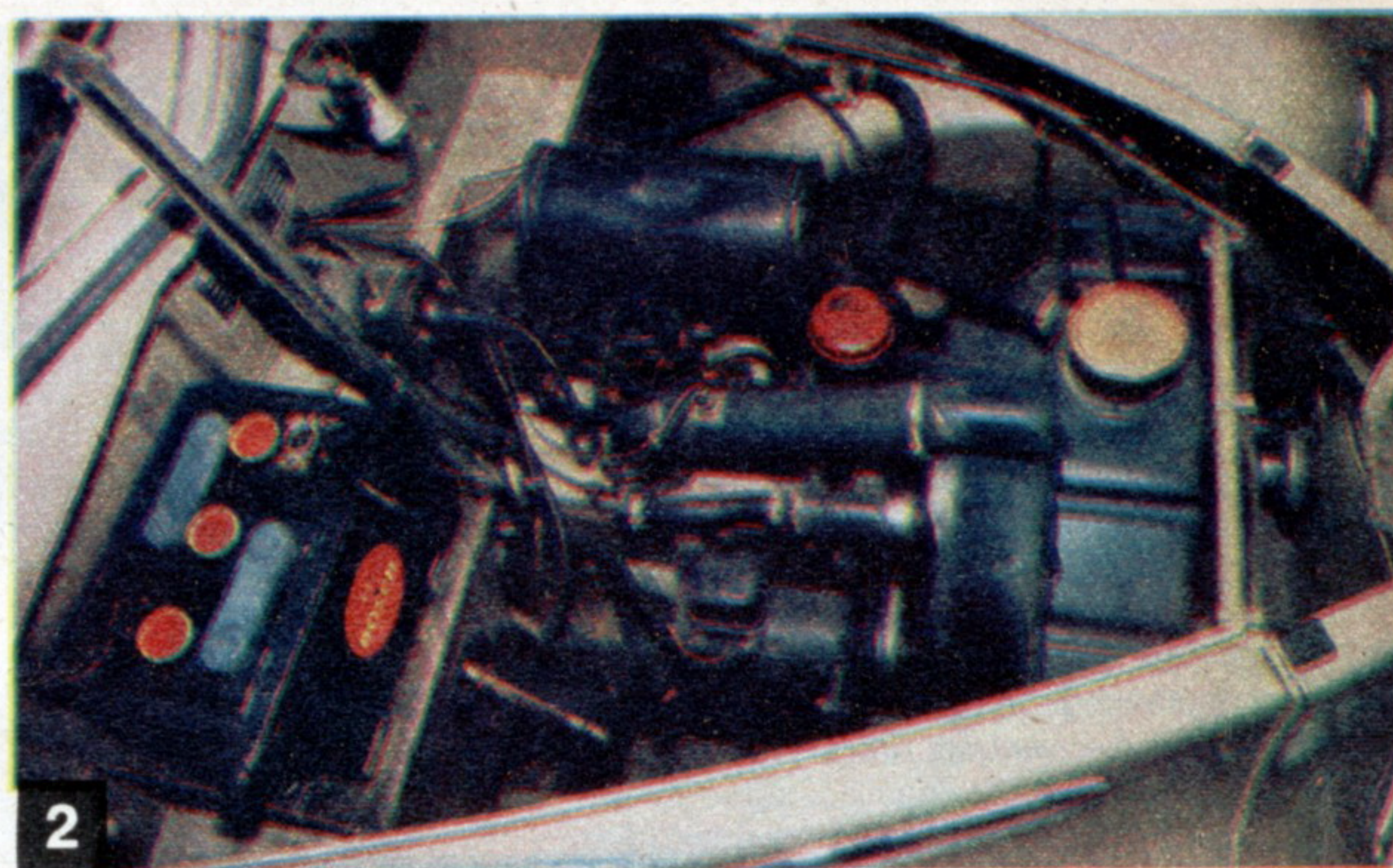
PF 126p STANDARD

Urząd Antymonopolowy wymusił na FSM produkcję maluchów w wersji standard. Osoby posiadające przedpłatę, a chcące kupić PF 126p bez tzw. dodatkowego wyposażenia muszą o tym fakcie powiadomić właściwy Polmozbyt. Obecnie PF 126p FL standard wyposażony w alternator i uruchamiany za pomocą kluczyka kosztuje 26 mln zł. FSM czeka na zgłoszenia dalszych klientów chcących odebrać „standarda”.

KREWNI NASZEJ WARSZAWY

Wiecie zapewne, że w roku 1951 rozpoczęto w Polsce produkcję samochodów FSO Warszawa, na podstawie licencji Pobiedy wytwarzanej od 1947 r. w Gorki w ZSRR. Samochód ten miał charakterystyczny kształt tyłu nadwozia, zwany przez Amerykanów „Fast Back”, czyli „szybki tył”, gdyż spadzysta linia symbolizowała dużą prędkość i sportowy charakter pojazdu.

Sylwetka tego rodzaju pojawiła się już przed II wojną światową w Stanach Zjednoczonych Ameryki, a jej popularność sprawiła, że podobnie zaczęli kształtować nadwozia również wytwórcy europejscy. Dobrym przykładem może być niemiecki Ford Taunus, wprowadzony do produkcji w 1939 r. Po wojnie wytworzenie tego modelu podjęto dopiero w 1951 r. w zasadzie niczego nie zmieniając. Tak więc Taunus miał drzwi z zawiasami na tylnej krawędzi, dzieloną szybę przednią, wystające na boki błotniki, dolnozaworowy silnik i trzybiegową skrzynię przekładniową,



służącą do przekazywania napędu na tzw. sztywną oś tylną, połączoną z nadwoziem za pośrednictwem dwóch resorów półeliptycznych. O ile jednak Warszawa/Pobieda miała już niezależne zawieszenie kół przednich, to Taunus ciągle jeszcze musiał zadowalać się sztywną osią przednią, rozwiązaniem niekorzystnym, powodującym często drgania kół przednich, a poza tym zmniejszającym komfort jazdy. Samochód wytwarzany był jedynie w

wersji dwudrzwiowej i cieszył się dużym zainteresowaniem.

Dodajmy, że dość podobnym do Taunusa pojazdem było w owym czasie Volvo, mające jednak udany silnik górnozaworowy. Jak więc widać, nasza Warszawa była wówczas pojazdem mogącym konkurować pod względem wyglądu z nowościami zachodniej Europy. Dopiero później nasz przemysł zwolnił tempo modernizacji i do dziś wlecze się w ogonie. S.A.

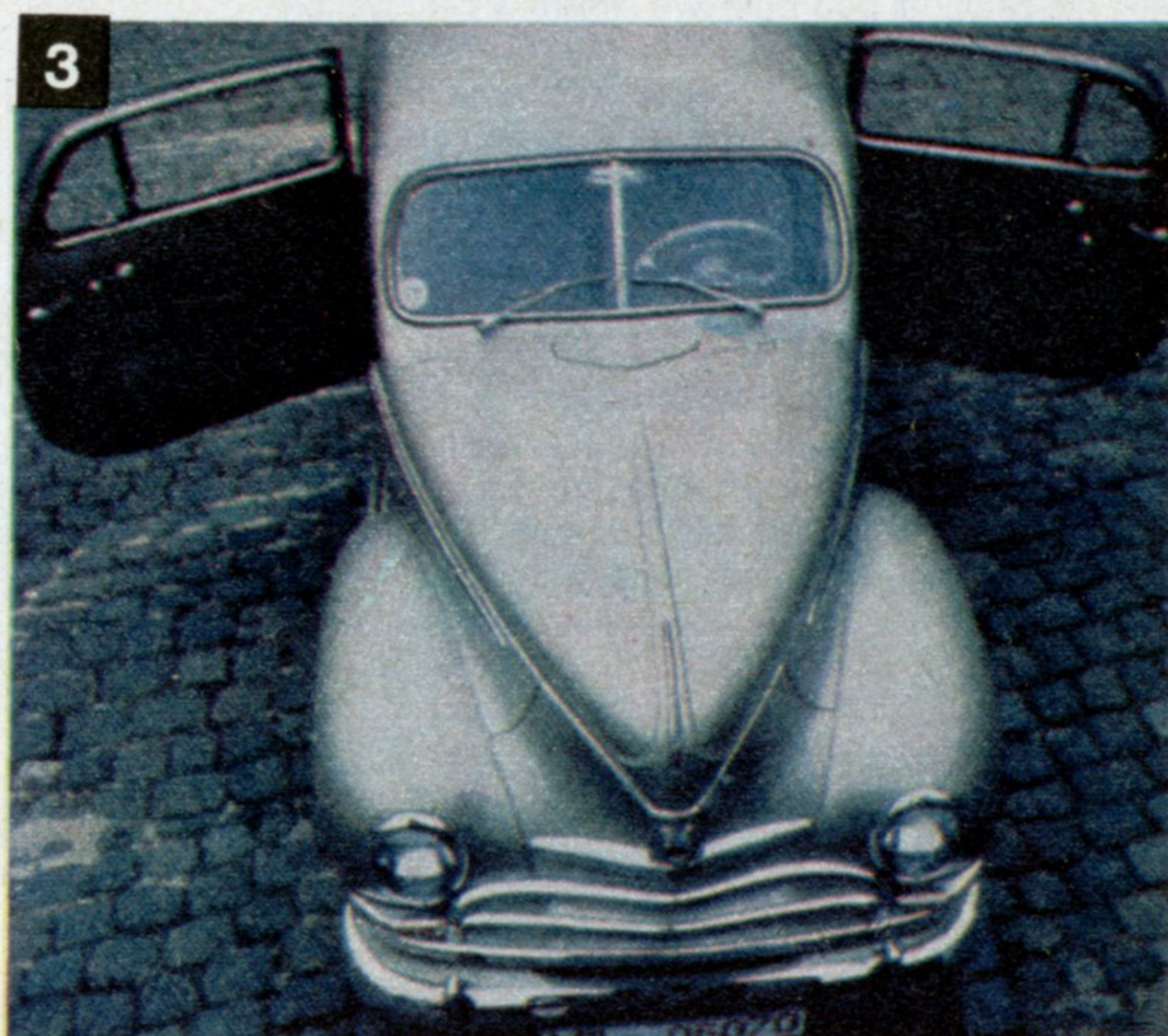


1. Ford Taunus w pierwszej wersji przypomina inne samochody owego okresu – Warszawę, Volvo czy też model Vanguard brytyjskiej firmy Standard. Prędkość maksymalna Taunusa wynosiła 105 km/h, gdyż silnik o pojemności 1172 cm³ dawał jedynie 25 kW. Zużycie paliwa wahało się około 9 l/100 km

2. Komora silnika, mimo że mała, pozwalała na bardziej swobodny dostęp do poszczególnych zespołów niż ma to miejsce w dzisiejszych samochodach

3. To nie Warszawa, lecz Ford Taunus, ale można by się pomylić i powiedzieć, że przedstawiony na rysunku samochód nosi markę Peugeot lub Renault. Wszystkie one były do siebie podobne

Fot. Auto Bild

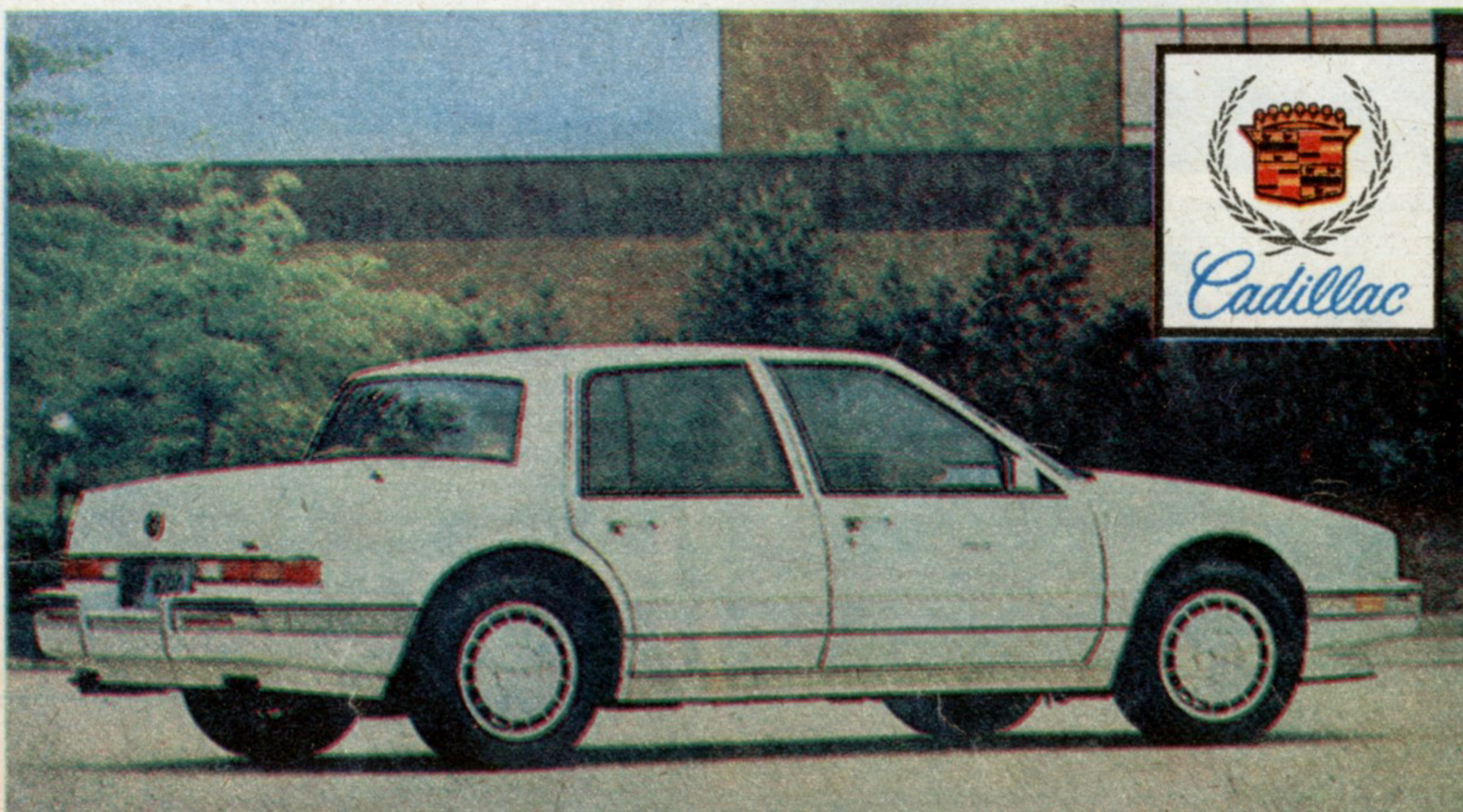


CADILLAC SEVILLE STS

USA

Silnik 8-cylindrowy (V 90°) z wtryskiem paliwa, chłodzony cieczą, umieszczony poprzecznie z przodu, napędzający koła przednie, pojemność skokowa 4467 cm³, moc maksymalna 135 kW przy 4400 obr./min. Skrzynia przekładniowa: 4-biegowa automatyczna. Hamulce tarczowe. Ogumienie 205/70 R 15. Zawieszenie: z przodu wahacze poprzeczne i wzdłużne, z tyłu wahacze poprzeczne, kolumny McPherson. Nadwozie: 4-drzwiowe typu sedan. Wymiary: dł./szer./wys. 4845/1839/1365 mm. Pojemność zbiornika paliwa 71 dm³. Pojemność bagażnika 400 dm³. Masa własna 1575 kg. Osiągi: przyspieszenie 0–100 km/h – 9 sek. Prędkość maksymalna 200 km/h.

Średnie zużycie paliwa 12–17 dm³/100 km.



Sprawdź sam siebie

CZY ZNASZ PRZEPISY RUCHU?

W naszym teście masz okazję (nie ryzykując!) przekonać się, jaka jest Twoja wiedza o zasadach obowiązujących w ruchu drogowym. Przy każdym pytaniu znajdują się trzy odpowiedzi, z których jedna i tylko jedna jest prawidłowa. Zadanie polega na tym, aby określić – która odpowiedź jest właściwa. Rozwiązanie i ocenę wyników zamieszczamy – jak zawsze – na końcu.

I. Kartę rowerową, motorowerową i woźnicę może uzyskać osoba, która wykazała się niezbędnymi kwalifikacjami oraz osiągnęła wymagany wiek, a mianowicie:

- a) 10 lat w odniesieniu do karty rowerowej, 13 lat – motorowerowej i 18 lat – woźnicy;
- b) 12 lat w odniesieniu do karty rowerowej, 15 lat – motorowerowej i 18 lat – woźnicy;
- c) 10 lat w odniesieniu do karty rowerowej, 15 lat – motorowerowej i 17 lat – woźnicy.

II. W razie uczestniczenia w wypadku drogowym, jeżeli w tym wypadku są zabici lub ranni, kierujący pojazdem jest obowiązany m.in.:

- a) udzielić niezbędnej pomocy ofiarom wypadku oraz wezwać pogotowie ratunkowe i policję;
- b) sprawdzić, czy ofiary czują się dobrze, a jeśli tak to już nic nie trzeba robić;
- c) ustalić, z czyjej winy doszło do wypadku.

III. Używanie sygnałów dźwiękowych na obszarze zabudowanym:

- a) jest zabronione, chyba że jest to konieczne w związku z bezpośrednim niebezpieczeństwem;
- b) jest zabronione bez względu na okoliczności, gdyż należy stosować tylko sygnały świetlne;
- c) jest dozwolone w porze dziennej tj. od godz. 6.00 do 22.00 i zabronione w pozostałej części doby, a także w okolicach szpitali i szkół.

Rozwiązanie testu

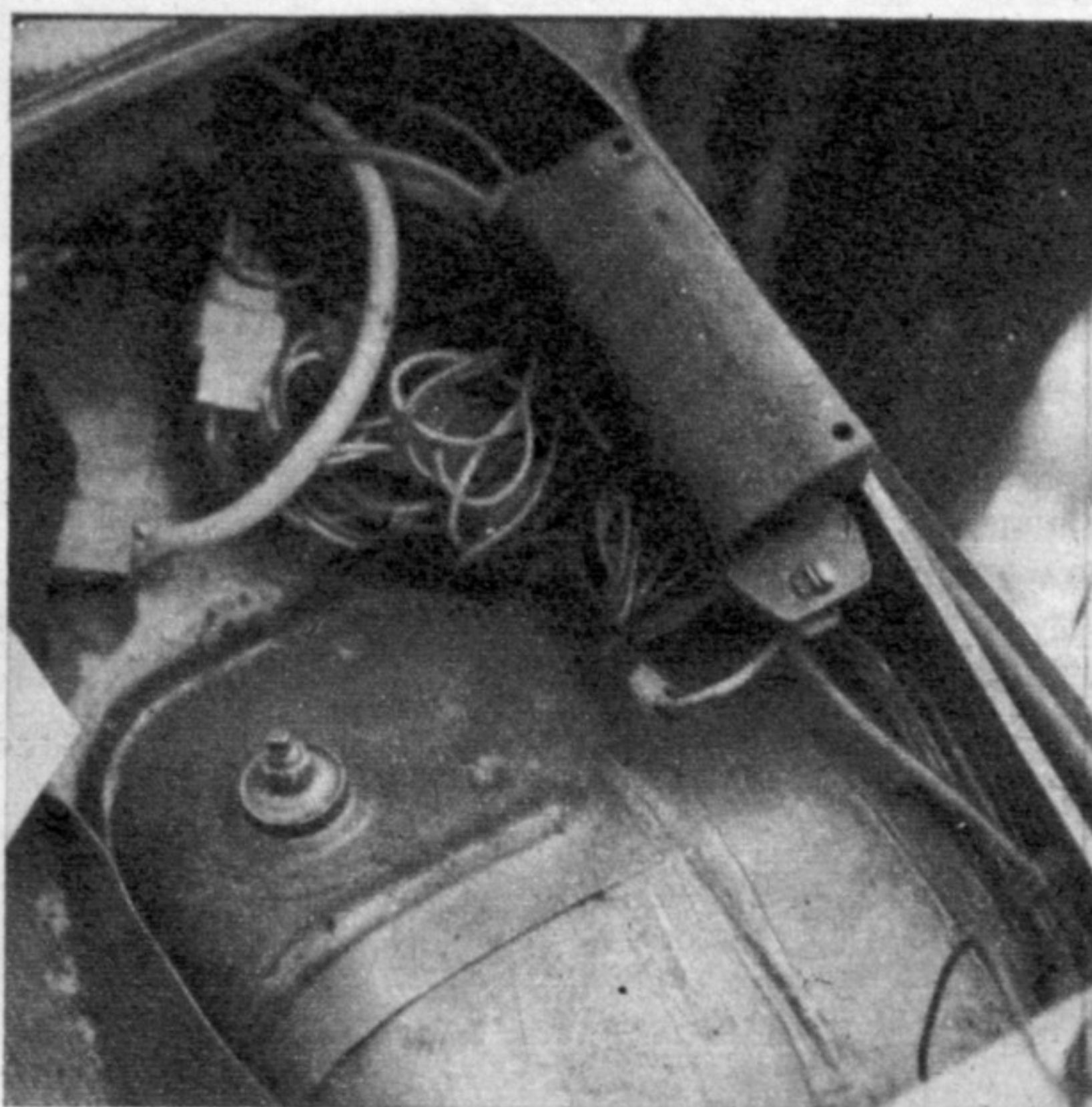
I – c, II – a, III – a

Gratulujemy, jeśli wybrałeś wszystkie prawidłowe odpowiedzi. Znakomicie znasz przepisy ruchu drogowego. Jeden błąd – ocena dobra. Dwa błędy – wynik dostateczny. Jeśli we wszystkich przypadkach wybrałeś złą odpowiedź, to najlepszą lekturą będzie dla Ciebie kodeks drogowy i... nasz tygodnik. I uważaj – bo na drodze grozi Ci niebezpieczeństwo.

Łada

Znikająca guma

Guma, co prawda, nie koroduje tak jak stal, niemniej z upływem czasu też traci swoje właściwości. Poza zużyciem mechanicznym następują w niej procesy starzenia. Efekty widać na zdjęciu, pokazującym w kilkuletnim pojeździe gumową tuleję stabilizatora przedniego zawieszenia. Jak widać, jest ona mocno spękana i wytarta tak, że stabilizator niemal dotyka stalowej obejm. Skutek tego to metaliczne stuki przy przejeżdżaniu każdej nierówności drogi. Gdy guma zniknie całkowicie, stuki będą się nasilać, a dodatkowo jeszcze samochód może gorzej się prowadzić. (KR)

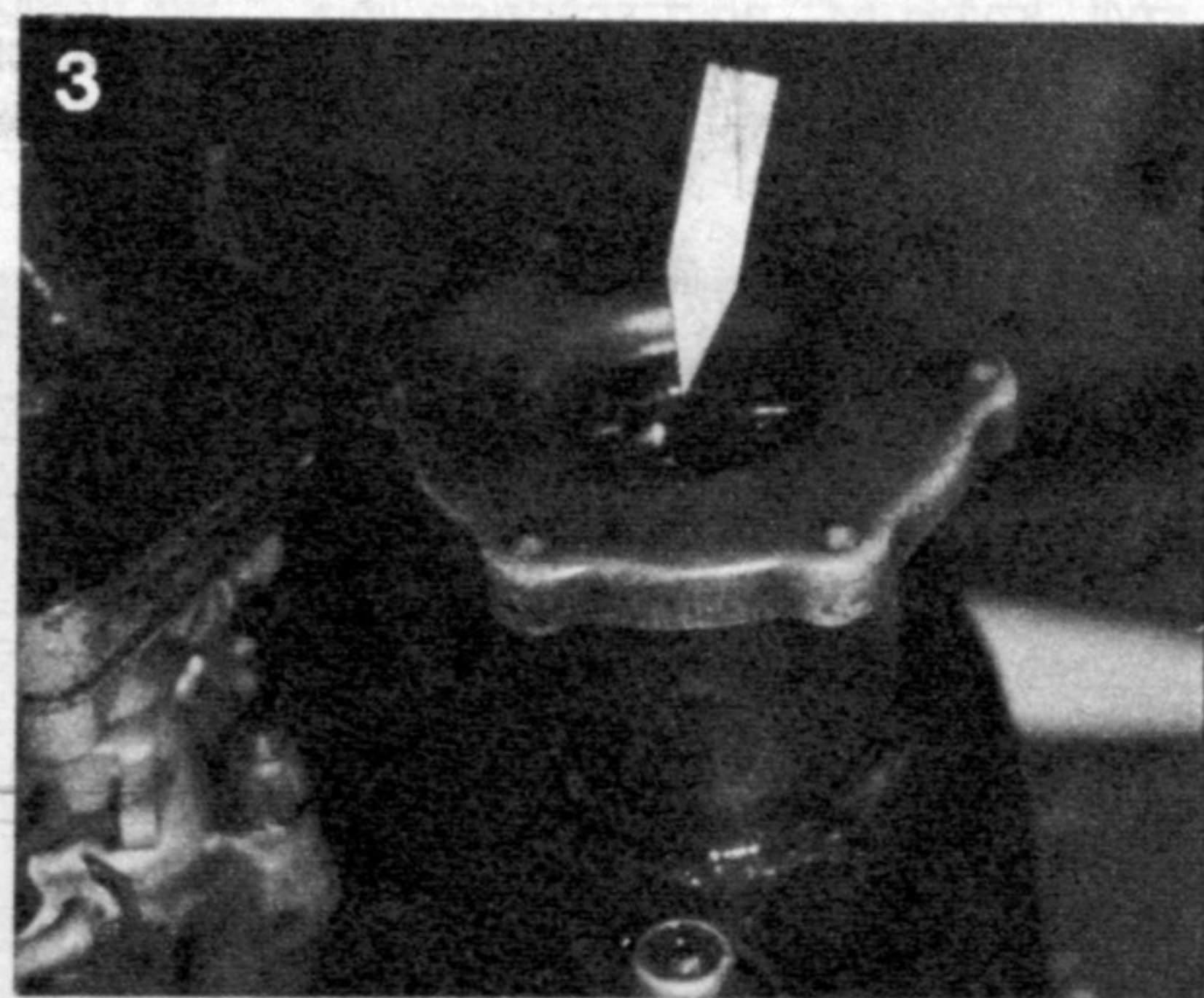


Uszkodzenie korka

Zalany olejem, brudny silnik źle świadczy o właściwościach samochodu. Drobne wycieki wprawdzie nie zaszkożą jednostce napędowej, ale wskazują, iż już dawno nikt nie zaglądał pod pokrywę silnika w celu wykonania regulacji lub choćby kontroli poziomu oleju i sprawdzenia osprzętu. Nie bez znaczenia jest też zanieczyszczenie środowiska. A może właśnie taki nieporządny kierowca poślizgnie się na w ten sposób rozlanym oleju zmieszonym deszczem i rozbije samochód?

Tymczasem w PF 126p olej może wyciekać z różnych miejsc silnika, a w szczególności z miejsca, w którym go się wlewa, czyli spod korka wlewowego. Jakim sposobem? Choć korek ten znajduje się w najwyższym punkcie jednostki napędowej, przez każdą nieszczelność wydostają się znaczne ilości mgły olejowej, wypompowywane pulsacjami ciśnienia w skrzyni korbowej. Gdy korek samoczynnie odkręci się i wypadnie, już po kilkunastu kilometrach jazdy większość oleju z silnika znajduje się na wszystkich elementach komory silnikowej. Korki te zaś odkręcają się, gdyż na skutek drgań wywołanych wyżej wspomnianą pulsacją, wycierają się zaczepy pokrywki (strzał-

ka fot. 1). Doraźnie można wtedy przygiąć w dół krawędź każdego z trzech zaczepów, zaś skuteczną naprawą – to wymiana pokrywki. Bardzo często wyłamuje się „noga” korka – czyli trzpień z zaworkiem (fot. 2 i 3), pozostawiając w denku spory otwór. Korek taki należy oczywiście wymienić na nowy. Ten nowy zaś, aby uniknąć ponownego uszkodzenia, można obspać mosiądzem. Nie będzie się wtedy przez nit trzępiał, a ponadto – sam trzpień nigdy się nie wyłamie. J.D.



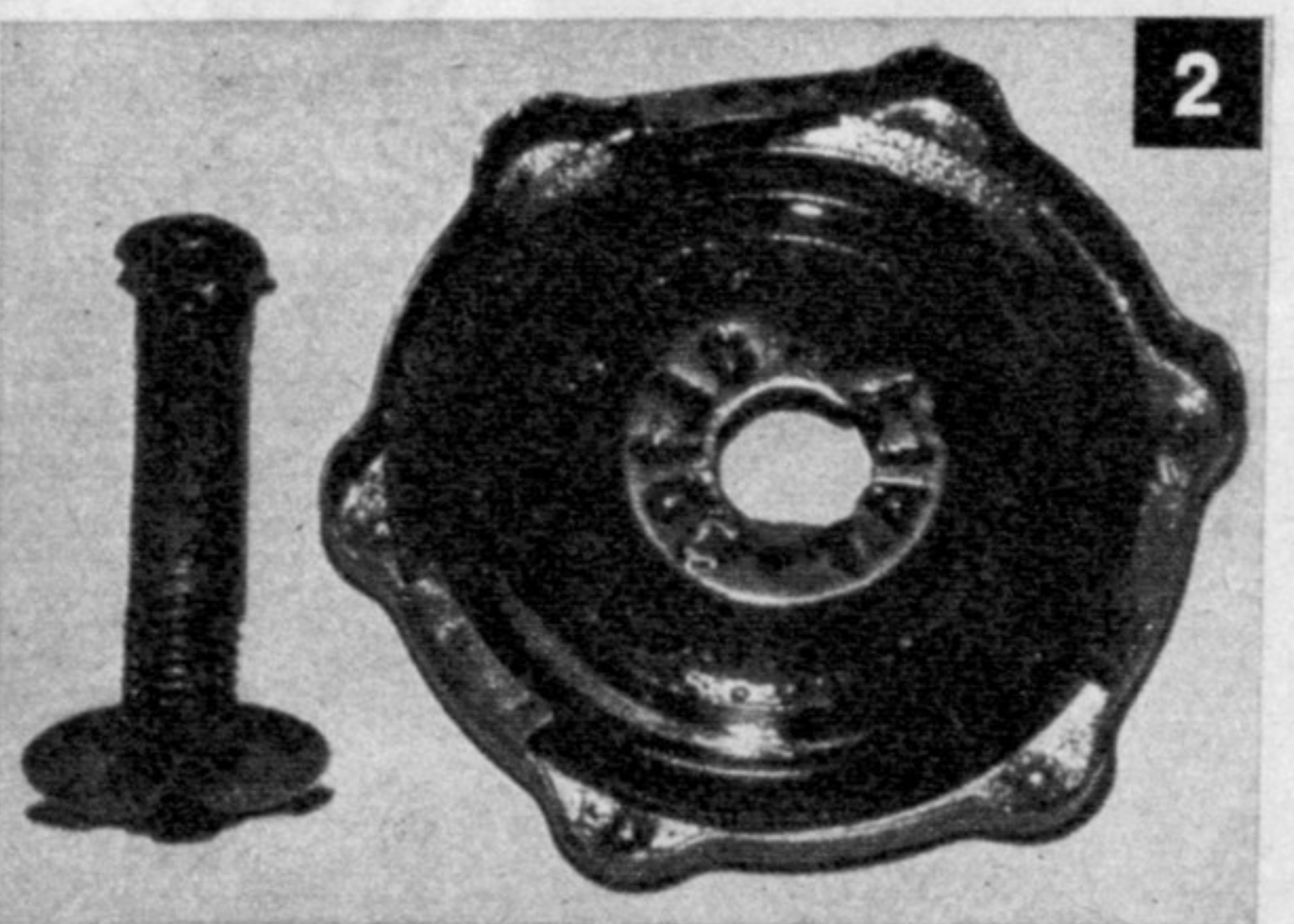
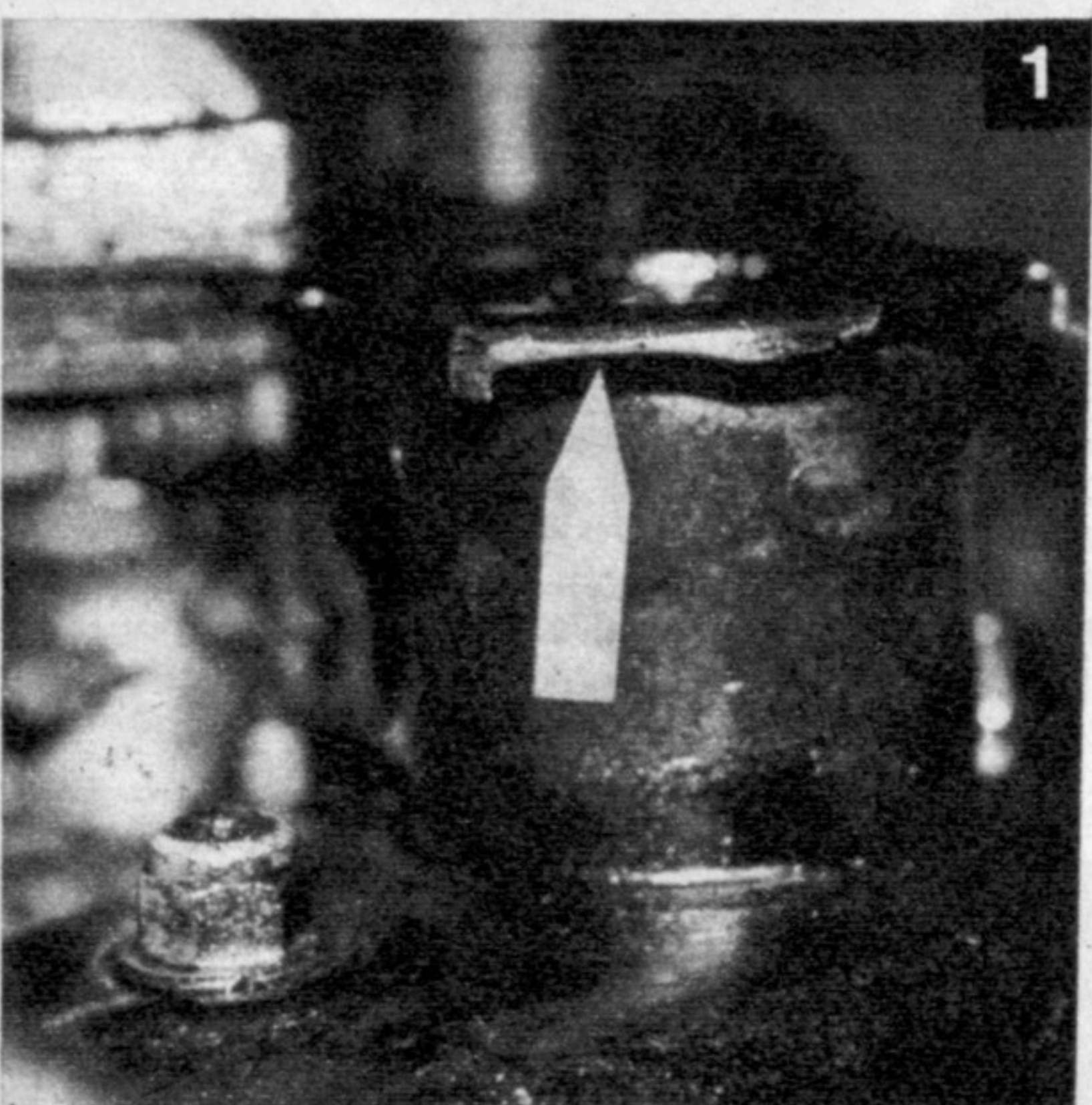
Polonez Krótka linka

W numerze 45 z dnia 11.XI.90 w rubryce „Eksploatacja”, w artykule pt. „Bardzo ważny drobiazg” traktującym o nowym rozwiązaniu konstrukcyjnym sterowania przepustnicą gaźnika w samochodach Polonez, zabrakło odpowiedzi na pytanie, czy jego zastosowanie w samochodzie ze starym rozwiązaniem, tj. z długą linką, wymaga jakichkolwiek zmian, poza oczywiście zamianą długiej linki na nowy sposób sterowania (z krótką linką) – jeżeli tak, to jakich?

Proszę o taką informację, gdyż doświadczony opisanymi w ww. artykule niesprawnościami, chciałbym w moim samochodzie zastosować nowe sterowanie przepustnicą gaźnika.

Waldemar Musiał
Warszawa

Do kompletu nowego sterowania przepustnicą należy, prócz samej dźwigni (kołyski) oraz linki, także pokrywa zaworów z nową osią. Najwygodniej jest kupić cały komplet, tj. pokrywę wraz z zamontowaną na niej dźwignią. Nowe linki można nabyć oddzielnie. Montaż całości nie wymaga żadnego komentarza. J.D.



PF 126p

Figlarna skrzynka

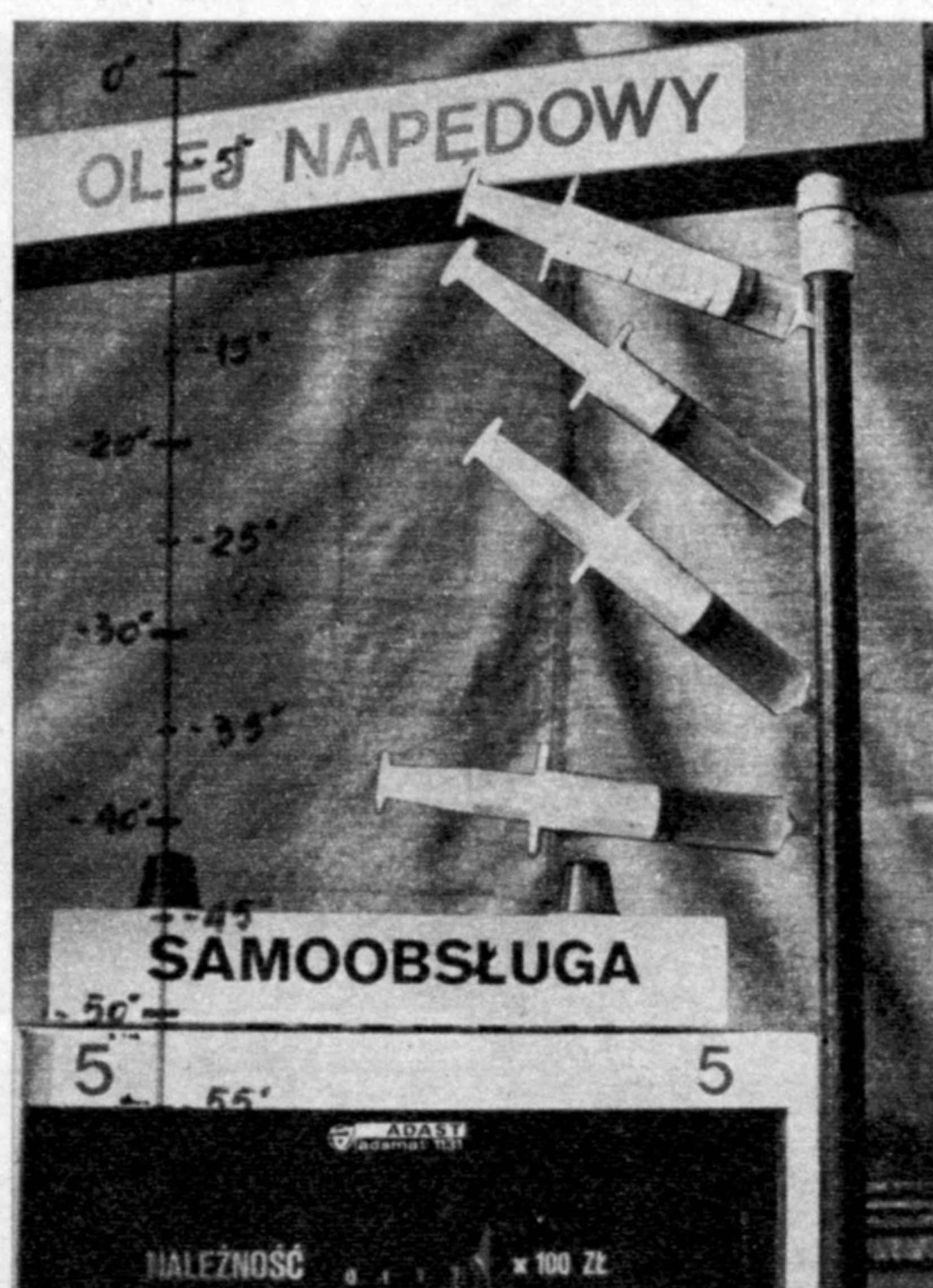
Dla wielu osób największą zaletą PF 126p jest to, czego w nim nie ma, bo tylko to się na pewno nie zepsuje. Niestety, nawet w najbardziej spartańskim samochodzie nie sposób obyć się bez instalacji elektrycznej. A ta, mimo że w PF 126p również nie jest specjalnie skomplikowana, lubi płać różne figle. Do niejako tradycyjnych można zaliczyć kłopoty ze skrzynką bezpieczników, a dokładniej mówiąc – podłączeniami dochodzącymi do niej przewodów. Ich cechą charakterystyczną jest, że po kilku latach eksploatacji pękają konektory zaciśnięte na końcach przewodów i nagle jakiś odbiornik przestaje działać. Jeśli więc na przykład zgaśnie nam jedno światło pozycyjne, a stwierdzimy, że zmiana żarówki nic nie przyniosła, warto wyjąć dwie zapinki mocujące skrzynkę, odchylić ją i zobaczyć czy jakiś przewód nie zwisa luźno zamiast tkwić na swym miejscu w złączu skrzynki. (K)

Mercedes W123

Urywający się tłumik

Rzadko kto kojarzy zły stan układu wydechowego z bezpieczeństwem innych użytkowników drogi, nawet pieszych znajdujących się na poboczu lub chodniku. Tymczasem przekorodowanie tłumików bądź łączących je rur może spowodować urwanie się w czasie jazdy części układu wydechowego i... dalszą część zdania pomiję, bo przypadków może być dużo – od kończących się szczęśliwie aż po tragiczne.

W Mercedesach W123, zwłaszcza leciwych, stosunkowo często najłabsze okazuje się łączenie rury wydechowej z ostatnim tłumikiem. Jeśli w miejscu tym nastąpi pęknięcie, tłumik zamocowany z tyłu dwoma uchwytyami gumowymi uderza o nawierzchnię, drugą stroną zaś zapiera się o tylny pas zniekształcając go. Koszt usunięcia zniszczeń znacznie przewyższa wówczas cenę solidnego zespawania układu wydechowego. W.S.



OLEJE NAPĘDOWE ZIMĄ

Oleje napędowe to paliwa do zasilania silników o zapłonie samoczynnym. Są mieszaniną ciekłych węglowodorów o temperaturze wrzenia 180... 380°C, uszlachetnioną (lub nie) specjalnymi dodatkami.

Odpowiednie cechy oleju uzyskuje się przez zestawienie we właściwych proporcjach poszczególnych grup węglowodorów (parafinowych, aromatycznych lub innych). Najlepsze właściwości samozapłonowe mają węglowodory parafinowe (o prostych łańcuchach), gorsze – węglowodory aromatyczne. Wadą węglowodorów parafinowych jest ich wysoka temperatura krystalizacji, tj. przechodzenia w stan stały.

Jedną z ważnych cech eksploatacyjnych oleju napędowego są jego właściwości niskotemperaturowe. Otóż przy ochładzaniu oleju napędowego zaczynają się w nim krystalizować cząstki węglowodorów parafinowych. Powoduje to na początku lekkie zmętnienie oleju napędowego (staje się on nieklarowny i nieprzezroczysty). Przy dalszym ochładzaniu kryształki te powiększają się i zaczynają wydzielać się z cieczy. Osadzają się na ściankach i na dnie zbiornika, wewnątrz przewodów i filtrów, powodując ich zatykanie (blokowanie). Zablockowanie przewodów i filtrów powoduje przerwanie dopływu paliwa do silnika, przerywając lub zakłócając jego pracę, albo trudności lub niemożliwość uruchomienia silnika. Tworzeniu się parafin sprzyja obecność w oleju napędowym wody i cząstek zanieczyszczeń stałych. Właściwości niskotemperaturowe oleju napędowego można polepszyć usuwając z niego węglowodory parafinowe. Odparafinowanie oleju napędowego jest jednak kosztowne, a oprócz tego mniejsza zawartość węglowodorów parafinowych zmniejsza skłonność paliwa do samozapłonu. Dlatego często stosuje się inny sposób – dodając do oleju napędowego substancje zwane depresatorami, które hamują proces rozrostu kryształków parafin i powodują, że olej napędowy nie traci płynności. Depresatory dodaje się w procesie produkcji oleju napędowego (w rafinerii) lub u użytkownika (do zbiornika pojazdu).

Zachowanie się oleju napędowego w niskiej temperaturze charakteryzuje kilka wielkości normatywnych, takich jak: temperatura zmętnienia, temperatura krzepnięcia, graniczna temperatura przefiltrowania, temperatura zablockowania zimnego filtra. Parametry te określa się w ściśle określonych warunkach, w czasie badań laboratoryjnych oleju napędowego. Minimalną temperaturę otoczenia, w której olej napędowy może być użytkowany w silniku bez żadnych dodatkowych zabiegów, określa temperatura zablockowania zimnego filtra. Jest ona o 10... 15°C wyższa od temperatury krzepnięcia oleju napędowego.

W Polsce produkuje się 5 gatunków oleju napędowego do szybkoobrotowych silników wysokoprężnych, różniących się głównie właściwościami niskotemperaturowymi i zawartością siarki (tab. 1). Dwa z nich są letnie a trzy – zimowe. Oznakowanie olejów napędowych jest następujące:

- I (jedyńka rzymska) oznacza olej napędowy do silników o zapłonie samoczynnym, szybkoobrotowych,
- litera L lub Z – L oznacza olej napędowy letni, a Z – zimowy,
- liczba (20, 35, 40) oznacza maksymalną temperaturę krzepnięcia oleju napędowego zimowego zaś litera (ś lub w) świadczy o średniej (ś) lub wysokiej (w) zawartości siarki.

Zatem poszczególne gatunki olejów napędowych mają symbole: ILś, ILw (letnie), i IZ-20, IZ-35, IZ-40 (zimowe). Oleje napędowe letnie mogą być użytkowane do temperatury otoczenia powyżej -2...0°C, a oleje zimowe: IZ-20 – w temperaturze powyżej minus 12°C, IZ-35 – powyżej minus 20°C i IZ-40 – powyżej minus 30°C. Oczywiście przy założeniu, że olej napędowy jest czysty i nie zawiera wody, układ zasilania paliwem jest sprawny, a wkłady filtrów paliwa nie są zanieczyszczone. W warunkach zimowych w sieci dystrybucji rozprawdza się olej napędowy IZ-20, który powinien zapewnić prawidłową pracę układu zasilania do temperatury otoczenia do -12°C. Olej napędowy IZ-35 przeznaczony jest dla pojazdów MZK, PKS, straży, itp., a olej napędowy IZ-40 jest praktycznie użytkowany tylko w wojsku.

Zastosowanie do zasilania silnika wysokoprężnego oleju napędowego o nieodpowiednich właściwościach niskotemperaturowych (np. oleju napędowego letniego przy ujemnej temperaturze otoczenia) może spowodować:

- trudności lub niemożliwość uruchomienia silnika,
- nierozwijanie przez silnik pełnej mocy,
- przerwy w pracy silnika.

Aby uniknąć tych kłopotów trzeba tylko (aż!) stosować właściwy (zimowy) gatunek oleju napędowego, utrzymać w pełnej sprawności technicznej układ zasilania silnika i układ rozruchu, oczyścić zbiornik paliwa z zanieczyszczeń mechanicznych i wody, wymienić wkłady filtrów paliwa na nowe. Eksploatację samochodów z silnikami wysokoprężnymi zimą ułatwiają pewne rozwiązania konstrukcyjne oraz przedsięwzięcia eksploatacyjne, a mianowicie:

- zbiornik, przewody i filtry paliwa umieszcza się w sposób minimalizujący ich chłodzenie przez opływ zimnego powietrza w czasie jazdy,
- niepożądane jest stosowanie gęstych (o małych oczkach) siatek na wlocie (smoku) paliwa ze zbiornika do układu zasilania,
- stosuje się filtry paliwa o dużej dokładności, ale o małym oporze przepływu (dużej powierzchni papieru filtracyjnego),
- filtry paliwa umieszczane są tak, aby były podgrzewane przez silnik,
- stosuje się podgrzewanie oleju napędowego cieczą chłodzącą lub przy użyciu podgrzewaczy elektrycznych, które rozpuszczają parafiny powstające w oleju napędowym. Podgrzewacze umieszczane są w przewodach paliwa, w zbiorniku lub w głowicy filtrów paliwa.

Użytkownik, w przypadku trudności, może ponadto zastosować dodatkowe zabiegi by polep-

zyć właściwości niskotemperaturowe (głównie obniżyć temperaturę zablockowania zimnego filtra) oleju napędowego. Polega to na dodaniu do paliwa:

- benzyny silnikowej,
- paliwa lotniczego lub nafty,
- specjalnych dodatków wielofunkcyjnych lub depresatorów.

Aby określić skuteczność działania (polepszenia właściwości niskotemperaturowych oleju napędowego) tych substancji, wykonano badania temperatury zablockowania zimnego filtra próbkami olejów napędowych zakupionymi w stacjach CPN z różnymi dodatkami. Wyniki przedstawiono w tablicy 2.

Z tabeli można się zorientować, że wykorzystywany podczas prób olej napędowy IZ-20 miał wyższą temperaturę zablockowania zimnego filtra (-7°C) niż wymagana norma (-12°C) – może więc być użytkowany tylko do temperatury otoczenia -7°C, a powinien być przydatny do temperatury -12°C. Z badań wynika, że dodawanie paliwa lotniczego (nafty) lub Etyliny 86 tylko nieznacznie poprawia właściwości niskotemperaturowe oleju napędowego, a musimy jednocześnie pamiętać iż Etylina 86 dodatkowo pogarsza jego właściwości samozapłonowe. Dobre rezultaty osiąga się natomiast dozując specjalne dodatki niskotemperaturowe. W handlu dostępne są dość liczne preparaty pro-

(ciąg dalszy na str. 17)

Tablica 1

Parametry krajowych olejów napędowych

Parametr	Gatunek oleju napędowego				
	ILś	ILw	IZ-20	IZ-35	IZ-40
Liczba cetanowa, nie mniej	45	45	45	45	40
Lepkość kinematyczna, mm ² /s w 20°C	4 ÷ 5	4 ÷ 5	3,8 ÷ 4,2	2,8 ÷ 3,4	2,6 ÷ 3,0
Temperatura krzepnięcia, °C nie wyższa niż	-5	-5	-20	-35	-40
Temperatura zablockowania zimnego filtra, °C nie wyższa niż	-	-	-12	-20	-30
Zawartość siarki, % nie więcej niż	0,6	1,0	0,6	0,6	0,3
Minimalna temperatura użytkowania w silniku, °C	-2...0	-2...0	-12... -14	-20... -22	-30... -33

Tablica 2

Wyniki badania temperatury zablockowania zimnego filtra (minimalnej temperatury użytkowania) oleju napędowego

Rodzaj badanego produktu	Minimalna temperatura użytkowania, °C
Olej napędowy ILś	0...-2
Olej napędowy ILś + 10% paliwa lotniczego PSM-2	-3
Olej napędowy ILś + 20% Etyliny 86	-4
Olej napędowy ILś + 0,1% dodatku Castrol TDA	-8
Olej napędowy ILś + 0,11% dodatku Mobil Flow	-9
Olej napędowy ILś + 0,2% dodatku Castrol TDA	-12
Olej napędowy IZ-20	-7
Olej napęd. IZ-20 + 10% paliwa lotniczego PSM-2	-8
Olej napędowy IZ-20 + 20% Etyliny 86	-12
Olej napęd. IZ-20 + 0,1% dodatku Castrol TDA	-17
Olej napęd. IZ-20 + 0,11% dodatku Mobil Flow	-18
Olej napęd. IZ-20 + 0,2% dodatku Castrol TDA	-19

GWARANCJA – 3652 DNI!

Takie zabezpieczenie daje swym klientom niemiecka firma Audi, przynajmniej jeśli idzie o kłopoty związane z ewentualnym przedzwieniem nadwozia.

Słowo „ewentualny” jest tu zresztą jak najbardziej na miejscu, bo przecież po 10 szczęśliwie przejeżdżonych latach nadwozie na pewno z powodu rdzy nie rozsypie się od razu jednego dnia. Zdziwienie Czytelników powinno się zmniejszyć, jeśli przypomnimy, iż Audi, jako jedyna firma na świecie, podaje 100% powierzchni nadwozia cynkowania.

Na początku grudnia rozpoczęła się sprzedaż modelu Audi 100, będącego już czwartym samochodem tej linii. Wszystkie one miały zawsze napęd kół przednich i podłużnie ustawiony silnik. Sprawilo to, że w komorze silnikowej naprawdę dobrze mieściły się tylko jednostki czterocylindrowe. Audi pragnęła wszakże czymś się wyróżniać wśród sporej grupy konkurentów. Nie szło tu wyłącznie o moc silnika, raczej o tzw. kulturę jego pracy. Skoro silnik sześciocylindrowy o rzędowym układzie cylindrów nie mieścił się pod pokrywą komory (Audi zresztą takiego silnika nie miała), silnik V6 zaś w owych „zamierzonych” czasach lat siedemdziesiątych nie grzeszył równomiernym biegiem, postawiono na... silnik o pięciu tylko cylindrach. Był to akt dużej odwagi, bo taka konfiguracja nie gwarantuje zrównoważenia wszystkich sił powstających w wyniku ruchu posuwisto-zwrotnego tłoków i skomplikowanego ruchu ciężkich przecież korbowodów. Ponadto, na dobrą sprawę, nikt o takim silniku, poza nielicznymi przykładami z grupy ciężarówek, do tej pory nie słyszał.

Mimo ograniczonej długości i tak były kłopoty z pomieszczeniem nowej jednostki napędowej i trzeba było przesunąć chłodnicę zdecydowanie na bok.

Audi przełamało początkowe opory, w czym zresztą pomogły sukcesy rajdowe samochodów w wersji Quattro. Model 100 doczekał się bardziej luksusowej wersji 200, a potem pojawił się okręt flagowy – zwany 300 i wyróżniający się silnikiem V 8. Wspominamy o tym dlatego, że oferowany obecnie, po raz pierwszy w historii, silnik V 6 to nic innego, jak V 8 z „obciętymi” dwoma cylindrami. Najlepszym kątem rozchylenia obu rzędów cylindrów dla jednostki V 8 jest 90° (albo 180°), ale byłoby to silnik w samochodzie osobowym zupełnie nieprzydatny. I tu kłopot – w widlastej szóstce wspomniany optymalny kąt to tylko 60°, co, po pierwsze, podwyższa silnik, po drugie utrudnia zmieszczenie między rzędami cylindrów kolektorów ssących i wreszcie, rzecz chyba najważniejsza, zmusza do wytwarzania silnika na innej niż silnik V 8 linii obróbkowej. Gdyby przyjąć rozchylenie 90° również dla szóstki, nierównomierne odstępstwa w pojawianiu się iskier na świecach zapłonowych zmniejszałyby w bardzo dużym stopniu zyski jakie dają dwa dodatkowe cylindry. Na szczęście znany jest od paru lat spo-

sób obejścia problemu – wał korbowy projektuje się z przesunięciem wzajemnym dwóch sąsiadujących czopów korbowych o 30°. Pionierem takiego rozwiązania była grupa konstruktorów silników V 6 Renault-Peugeot-Volvo, dziś spotykamy taki „pokrecony” wał nawet w ciężarówkach firmy Mercedes!

W ten sam sposób zapewniono równe odstępstwa pracy sześciu cylindrów nowej dla Audi jednostki napędowej. Do jej produkcji wystarczy wyłożyć dwa z ośmiu wrzescion na tak zwanej linii transferowej i największy problem technologiczny (i finansowy!) z głowy.

Szóstka widlasta Audi jest – mimo żeliwnego kadłuba – najlżejszym silnikiem swej klasy, a co do długości wystarczy powiedzieć, że zajmuje mniej miejsca niż jednostka czterocylindrowa. Nic dziwnego, że chłodnica mogła powrócić na należne jej miejsce w osi symetrii samochodu.

Na początek w każdym cylindrze znajdują się tylko dwa zawory, uruchamiane wałkami rozrządczymi w głowicach wykonanych z lekkiego stopu. Dodanie dalszej pary zaworów nie stanowiłoby jednak kłopotu – kolektory ssące i wydechowe znajdują się po przeciwnych stronach rzędów cylindrów. Właściwie można mówić o jednym tylko kolektorze dolotowym, ale za to jakże skomplikowanym. Oto kryje on w sobie sześć przeston sterowanych wspólnie małym siłowniczkiem podciśnieniowym. Podciśnienie to ta wartość, która panuje w przewodzie ssącym. Przy mniej więcej 4000 obr./min. klapki zmieniają swe położenie i powietrze, które przy niższych obrotach napływało stosunkowo długimi kanałami o małej średnicy, zmienia swą drogę. Dla uzyskania dużej mocy obowiązują bowiem inne warunki niż dla uzyskania dużego momentu, przewody są teraz znacznie krótsze i o większym przełocie. Dzięki takiemu rozwiązaniu, znanemu już choćby z samochodów japońskich, nie ma straty mocy, a moment obrotowy w porównaniu z rozwiązaniem konwencjonalnym jest większy o 30 Nm!

Nadwozie Audi 100 w dotychczasowej wersji krytykowane było za nadmierne pochylone szyby boczne, co w połączeniu z opływową szybą przednią dawało efekt „cieplarni” – wnętrzu nadwozia nadmierne się nagrzewało nawet przy niezbyt upalnej pogodzie. Wyciągnięto więc wnioski i nowe nadwozie ma już znacznie mniejsze pochylenie okien, choć nie dotyczy to szyby przedniej. A że jednocześnie zadbało o to, aby woda zbierająca się na dachu nie wpadała na siedzenia przy otwieraniu drzwi, klienci powinni nareszcie być w pełni zadowoleni.

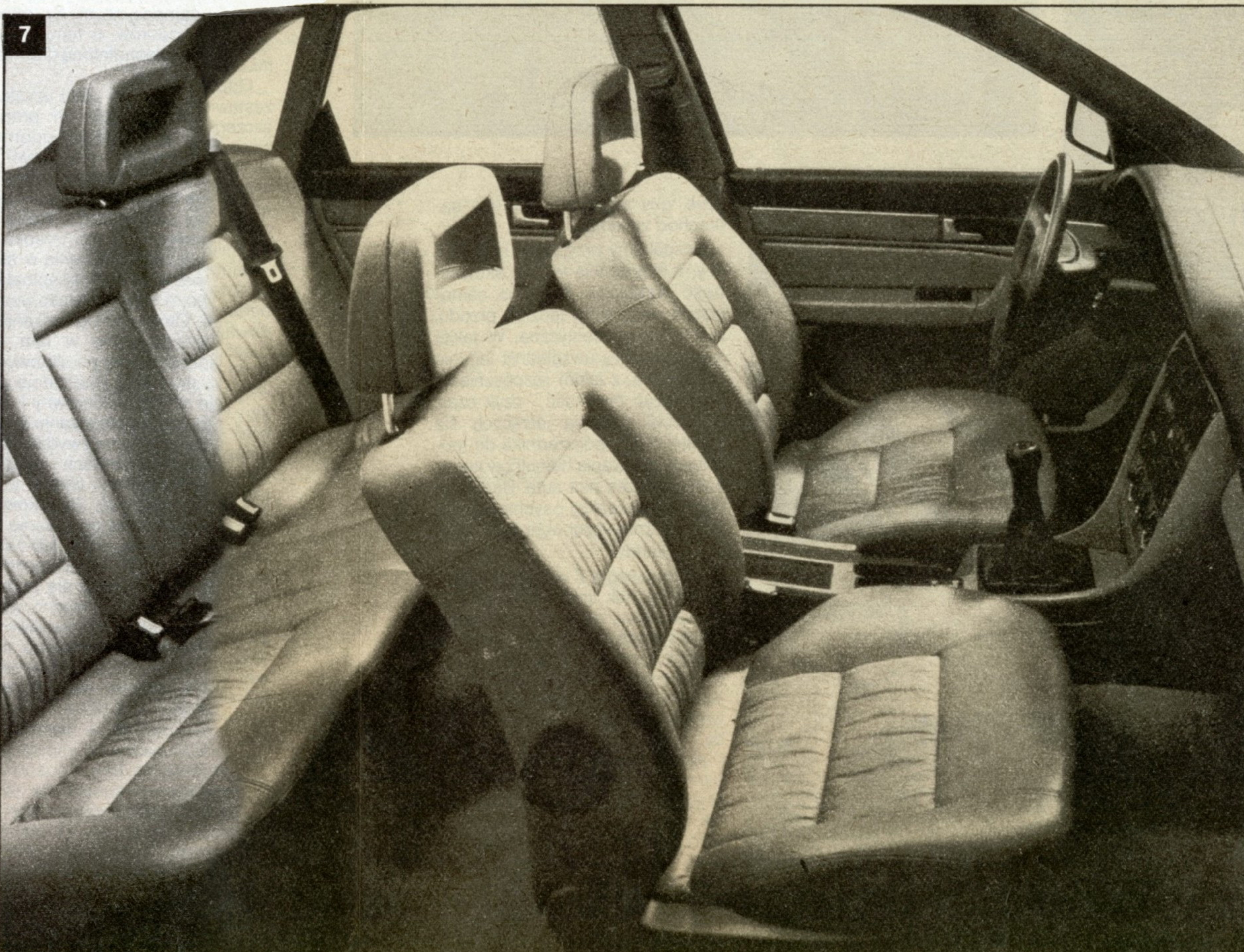
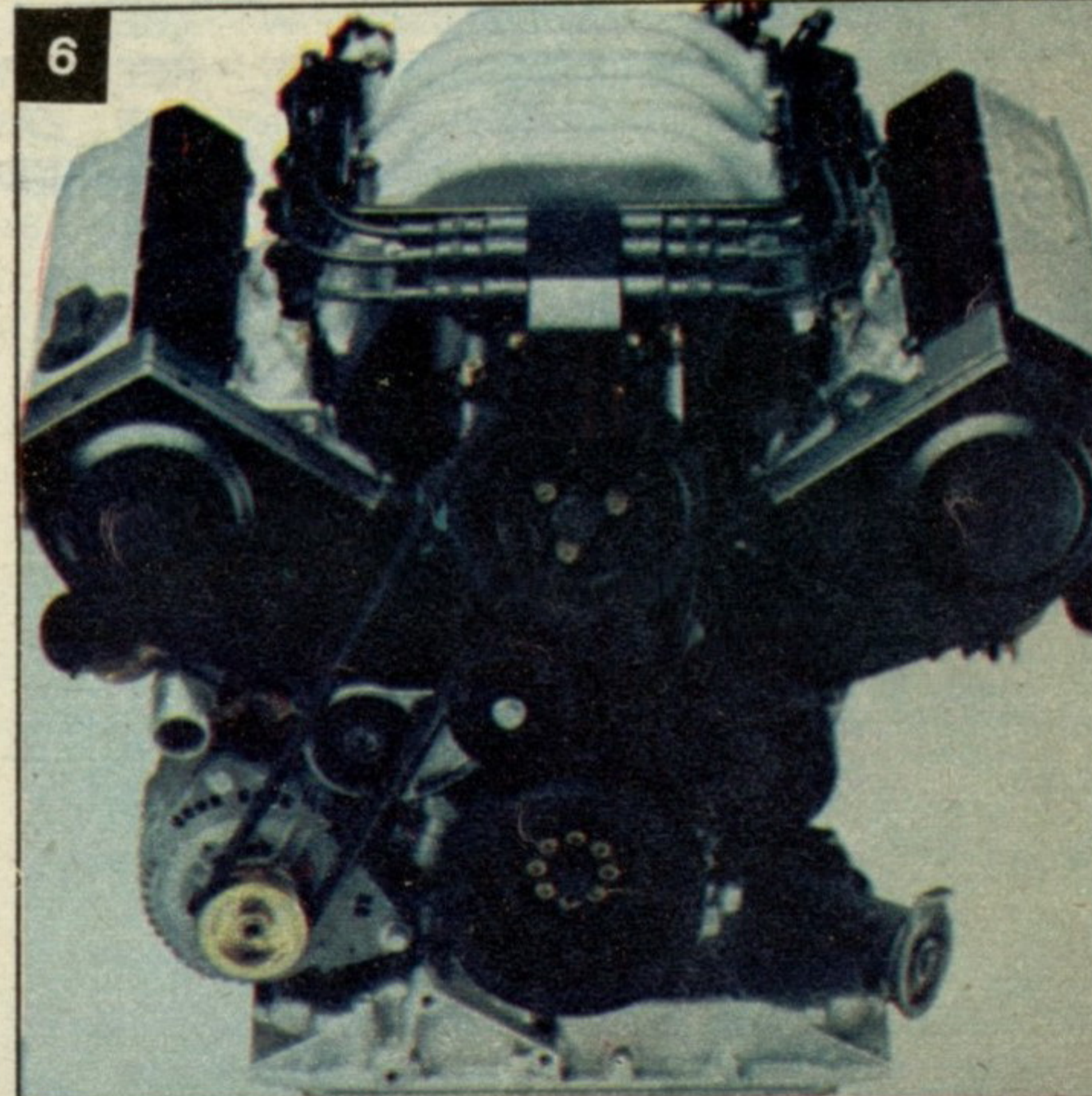
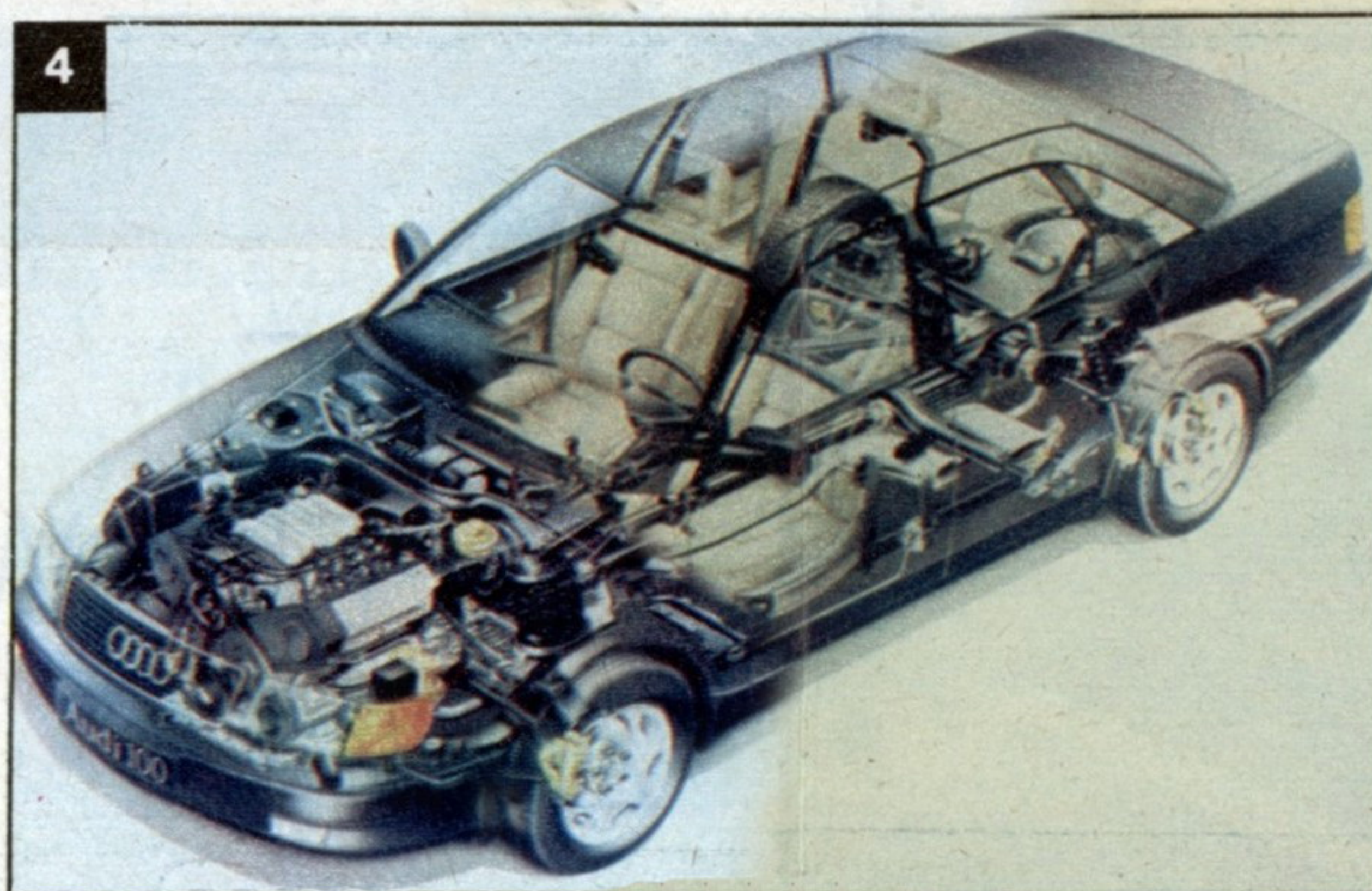
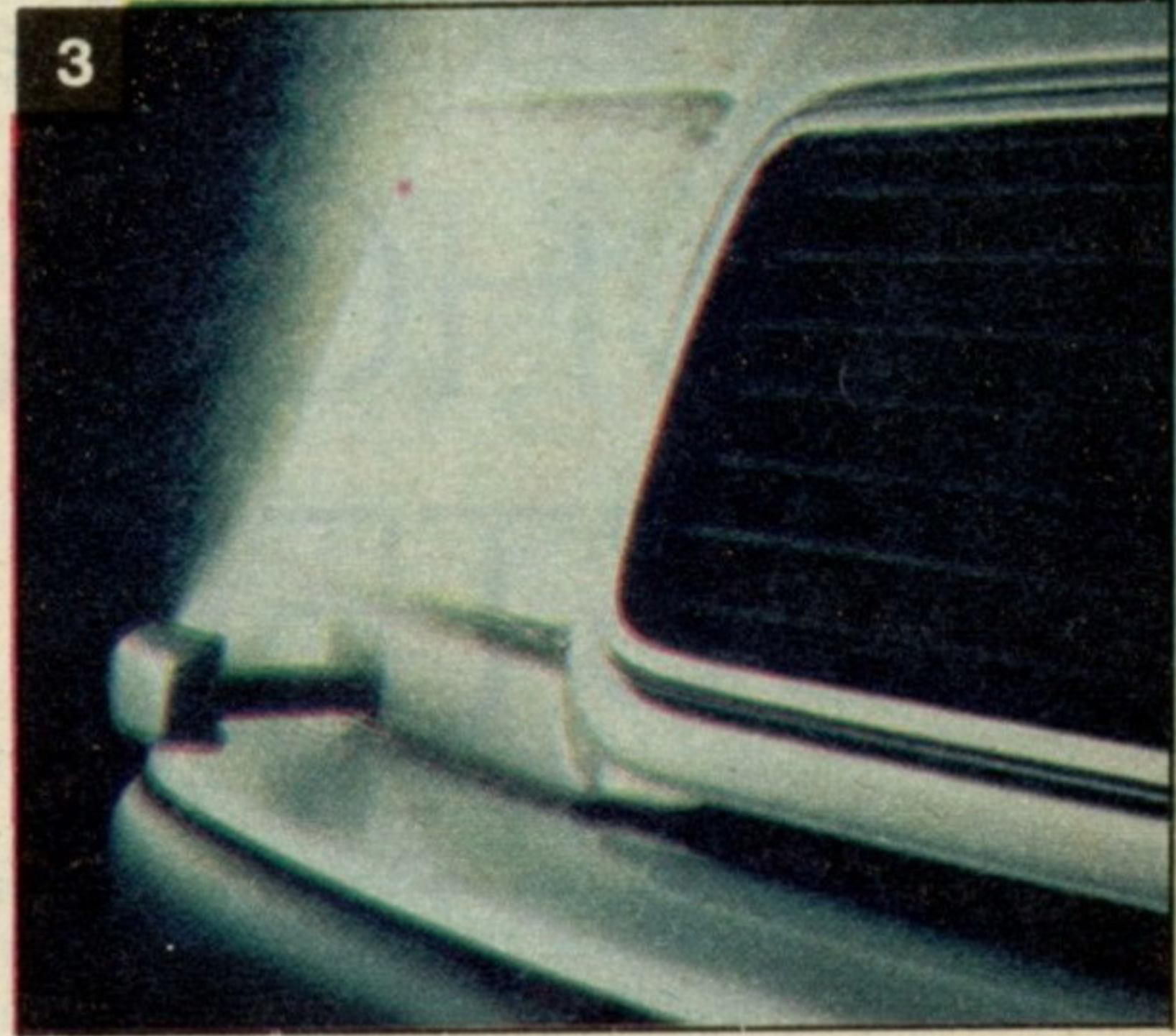
Powody do zadowolenia mają i mechanicy – hydrauliczne popychacze, elektroniczny zapłon i wymiana oleju co 15 000 km a świec co 30 000 km, redu-

kują konieczny wysiłek do minimum. Nie trzeba też przeprowadzać z klientem wywiadu na temat pracy silnika – własny wbudowany układ diagnozy pozwala na odpowiednich przyrządach stacji obsługi odczytać na co silnik „jest chory”. Silnik, który, gdy uszkodzona jest skomplikowana elektronika, pozwoli dojechać do warsztatu na tzw. programie awaryjnym. Może mniej oszczędnie, może trochę wolniej, ale dojechać!

Jeszcze parę słów o podwoziu. Ma ono bardzo duży rozstaw osi 2,69 m przy długości pojazdu 4,79 m. Audi 100 jest więc samochodem dużym i z konieczności nie najlżejszym – od 1300 do 1500 kg zależnie od typu silnika i zamówionego wyposażenia. Przyjęcie aż 15-calowego ogumienia też ma pewien udział w tej wysokiej masie, lecz pozwala instalować bardzo duże hamulce, co przy prędkościach maksymalnych od 180 km/h do 220 km/h ma spore znaczenie. Jedynie w najtańszym modelu 4-cylindrowym ABS nie stanowi wyposażenia seryjnego.

Audi było w swoim czasie prekursorem aerodynamicznej linii nowoczesnego samochodu. Dziś konkurencja zmniejszyła dystans a firma wywodząca swe tradycje z danej wytwórni... DKW stara się pokonać rywali nie tylko optywowymi liniami lecz jak najszerszej pojętą doskonałością.

TOMASZ SOBIECKI



1. Audi 100 w IV wydaniu. Gdyby te prawie olimpijskie kółka zamienić na coś trójamennego...

2. Audi 100 ma typową sylwetkę wynikającą z dążenia do jak najniższych oporów powietrza. Uzyskany Cx to 0,29.

3. Dysze ciśnieniowe systemu mycia reflektorów wysuwane są „do akcji” o 60 mm, co znakomicie zwiększa ich skuteczność.

4. Najtrwalsze nadwozie świata w wersji Quattro z napędem na obie osie i silnikiem V6. Układ 4x4 oferowany jest również z tańszym silnikiem 5-cylindrowym 2,3l.

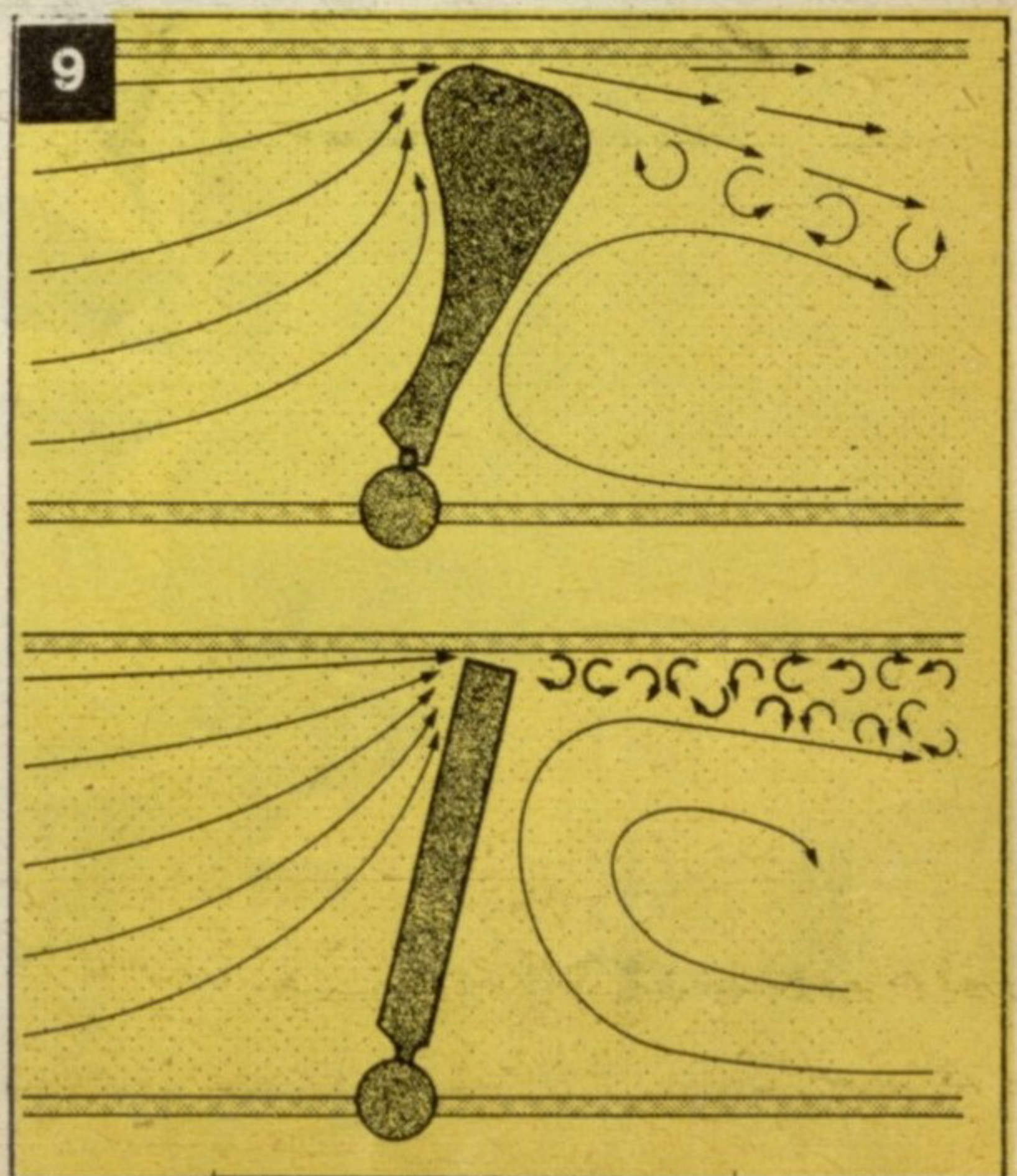
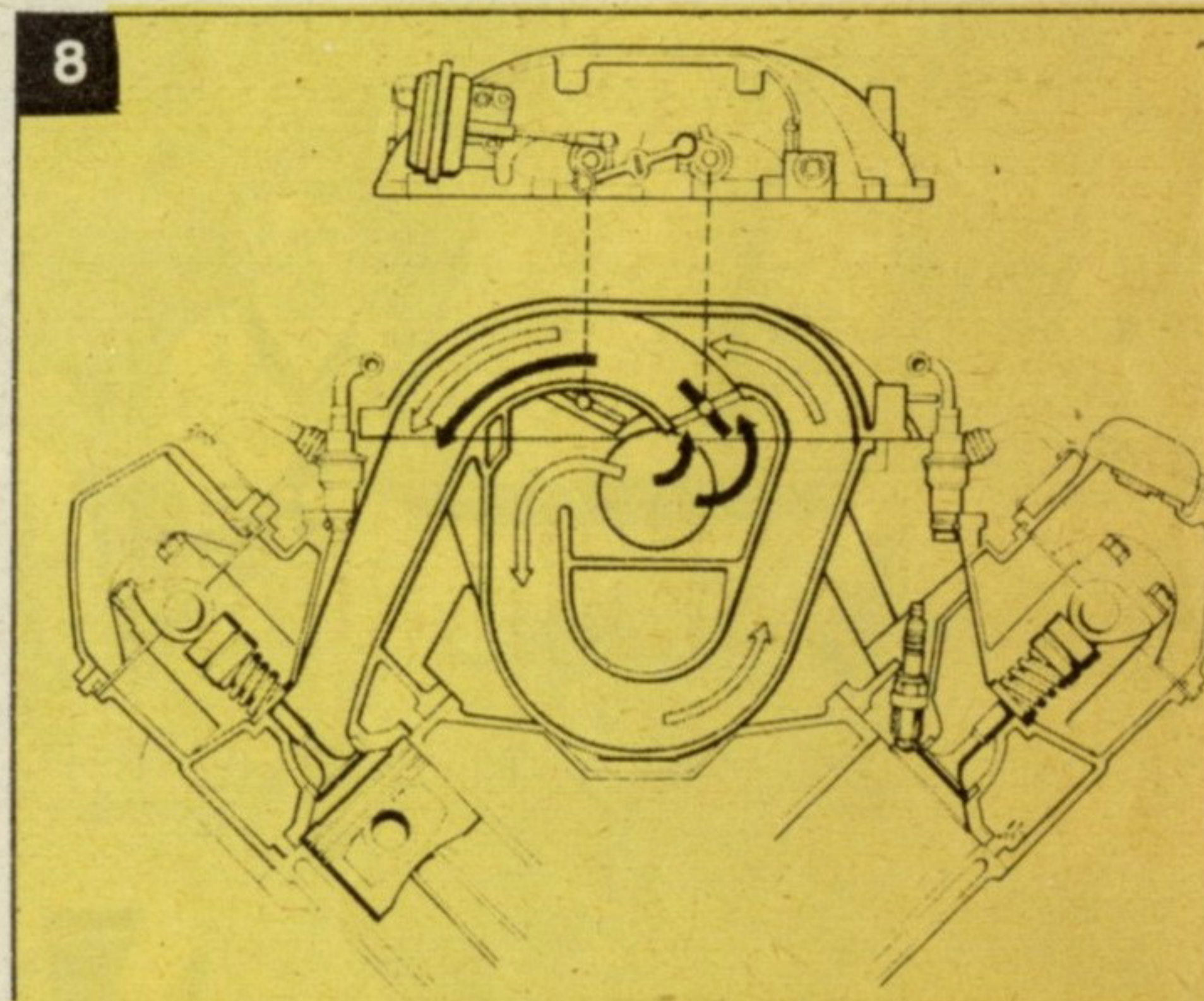
5. Dobry pomysł wart kopiowania: wystarczy otworzyć bagażnik a trójkąt ostrzegawczy staje się natychmiast widoczny. Potem można go spokojnie przenieść w prawidłowe miejsce - 100 m za unieruchomionym samochodem.

6. Wszystkie silniki, od rzędowej 2 l. czwórki po V6 2,8 l. mają jeden tylko pasek wielorowkowy z automatycznym napinaczem. Dziwny „robak” nad górnym kątem pasowym to trzy podwójne cewki zapłonowe eliminujące konieczność stosowania rozdzielacza w elektronicznym układzie zapłonowym. Świece mimo to wytrzymują 30 000 km.

7. Od stopek pedałów do środka oparcia tylnego siedzenia prawie dwa metry!

8. Białe strzałki oznaczają długi dolot powietrza gwarantujący wysoki moment obrotowy przy niskich i średnich obrotach. Przy około 4000 obr./min. siłownik podciśnieniowy przekręca klapkę sterującą i powietrze ma już i krótszą drogę do przebiecia, i większe przekroje przewodów.

9. Aerodynamikę opłaca się uwzględniać także w drobiazgach – przedstawiona na górze przestona w układzie wentylacji powoduje znacznie mniejsze zawirowania, co obniża poziom szumów.



Praktyka za kierownicą

ZACHOWAJ ODSTĘP!

Dawno temu zalecano, aby odstęp od poprzedzającego nas pojazdu wynosił mniej więcej tyle metrów, ile kilometrów na godzinę wynosi prędkość, z jaką podążamy. W miarę rozwoju motoryzacji i wzrostu liczby samochodów zasada ta uległa istotnej modyfikacji. I słusznie, gdyż aż tak duży odstęp nie bywa w praktyce konieczny, a w warunkach intensywnego ruchu nie jest po prostu realny.

Obecnie nasze przepisy kwestię odległości od jadącego z przodu

pozostawiają do oceny kierującemu, stwierdzając tylko ogólnie, że jest on obowiązany:

„UTRZYMYWAĆ ODSTĘP NIEZBĘDNY DO UNIKNIĘCIA ZDERZENIA W RAZIE HAMOWANIA LUB ZATRZYMANIA POPRZEDZAJĄCEGO POJAZDU”.

Przy takiej normie prawnej niezbędne staje się w praktyce za kierownicą uwzględnianie na bieżąco wszystkich czynników, jakie mogą mieć wpływ na drogę zatrzymania naszego auta w



razie, gdy poprzedzający nas samochód zahamuje.

Rozpatrzmy przypadek najprostsz, a mianowicie ten, że skuteczność hamulców naszego samochodu i tego, który jedzie z przodu, jest nieomal identyczna. W takiej sytuacji należy uwzględnić jedynie opóźnienie, z jakim rozpoczniemy ograniczać prędkość, czyli czas, od chwili ujżenia jarzących się świateł STOP poprzednika do momentu zadziałania hamulców kierowanego przez nas auta. Będzie to łączny czas reakcji psychicznej i fizycznej. Zazwyczaj wynosi on około 1 sekundy.

Ale tu uwaga! Z wielu powodów, takich np. jak zmęczenie, rozproszenie uwagi, zaawansowany wiek, refleks może być gorszy. W takim wypadku, kiedy nie możemy liczyć na sprawne działanie, należy przyjmując indywidualny czas reakcji, większy od tej przeciętnej sekundy.

Jeśli zatem dysponujemy takimi samymi hamulcami (oponami, obciążeniem pojazdu itp.) co poprzednik, odległość od niego nie powinna być mniejsza niż odcinek pokonywany w czasie jednej sekundy przy prędkości,

SYTUACJE

Oto dość typowy widok drogi w okresie zimowym. Miejscami jezdnia jest czarna, gdzieś jednak pokryta bywa zleżałym śniegiem. Normując prędkość na takiej drodze uwzględniamy fakt, iż mamy do czynienia z różną przyczepnością na niewielkim dystansie. Jeśli zajdzie konieczność hamowania będzie ono na pewno w jakiejś mierze utrudnione.

Jak zawsze, i w takich warunkach, prędkość należy dostosować do warunków drogowych.

Przy okazji zwróćmy też uwagę i na to, że zimą bezużyteczne bywają pobożca, zawałone zwalami śniegu. Pamiętajmy o tym podczas podejmowanych manewrów, zwłaszcza przy wyprzedzaniu i wymijaniu. (p.)

Fot. B. Suchecki



jaką rozwijamy. Zapamiętajmy, że w czasie jednej sekundy przejeżdżamy

**10 m przy prędkości 36 km/h
20 m przy prędkości 72 km/h
30 m przy prędkości 108 km/h**

W przypadku, kiedy zasiadamy za kierownicą samochodu ciężarowego lub takiego, którego hamulce nie są efektywne, odstęp od poprzednika powinien być odpowiednio większy (przy określonej prędkości) niż podane tu liczby. Do zwiększenia odstępu od jadącego z przodu samochodu powinna nas skłaniać śliska jezdnia, na której warunki hamowania bywają różne nawet na niewielkim odcinku drogi.

Obok na zdjęciach możemy zobaczyć skutki niezachowania odpowiedniego odstępu. Samochód osobowy stanął przed wyznaczonym przejściem (obok Mercedesa) i został przepchnięty aż do tego miejsca, w którym go widzimy.

Wróćmy jeszcze do przepisów, obowiązujących w sprawie zachowania odstępu. Otóż warto tu przytoczyć zasadę, która choć dotyczy tylko niektórych pojazdów, to jest chyba zbyt mało znana i... stosowana. Oto ten przepis:

„Poza obszarem zabudowanym na jezdniach dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu kierujący pojazdami objętymi indywidualnym ograniczeniem prędkości i pojazdami lub zespołami pojazdów o długości większej niż 7 m są obowiązani utrzymywać taki odstęp od pojazdów silnikowych, znajdujących się przed nimi, aby inne wyprzedzające pojazdy mogły bezpiecznie wjechać w lukę utrzymywaną między tymi pojazdami. Przepisu tego nie stosuje się, jeżeli kierujący przystępuje do wyprzedzania lub gdy wyprzedzanie jest zabronione.”

I jeszcze jedno istotne przypomnienie. Kierujący pojazdem jadący za kolumną pojazdów uprzywilejowanych ma obowiązek utrzymywania odległości co najmniej 100 m oraz zachowania szczególnej ostrożności w utrzymywaniu odstępu podczas jazdy za samochodami przewożącymi materiały niebezpieczne.

JERZY POMIANOWSKI
Zdjęcia: Mirosław Rutkowski

Czytelnicy – Motor

JEDNO OKO

Pan **Tadeusz Orłowski** z Ełku zainteresowany jest problemami kierowców, którzy mają jedno oko.

★

Ponieważ kwestie te mogą interesować większą liczbę osób potraktujemy je nieco szerzej. Na początek odwołamy się do bardzo dobrej książki dr. med. Andrzeja Korsaka. Oto co jest tam napisane na temat kierowców z jednym okiem:

Osoby jednooczne mają duże ograniczenie pola widzenia. W ruchu prawostronnym za większe inwalidztwo uznaje się brak oka lewego niż prawego.

Jednak mogą być one zakwalifikowane podczas badania lekarskiego, wymaganego przy ubieganiu się o prawo jazdy, jako zdolne do niezawodnego kierowania pojazdami samochodowymi w kategorii B, M lub T pod warunkiem, że:

- mają co najmniej 25 lat,
- od utraty oka minął co najmniej rok,

– posiadane oko jest zupełnie zdrowe (ma pełną ostrość wzroku bez korekcji szklami).

Warunki te są bardzo słuszne. Oczekujemy bowiem od jednoocznego kierowcy rozwagi, która zazwyczaj towarzyszy dojrzałości psychicznej. Prócz tego po utracie jednego oka kandydat na kierowcę nie tylko musi się nauczyć poruszania w inaczej widzianej przestrzeni, ale musi być pod kontrolą lekarską, gdyż zachodzi obawa zapalenia współczulnego drugiego, nie uszkodzonego oka.

Tyle dr Korsak. A teraz nasze uwagi. Jak wynika z polskich i zagranicznych doświadczeń osoby niepełnosprawne z reguły jeżdżą bezpiecznie. Po prostu są świadome swoich ograniczeń i stosują w praktyce odpowiedni margines bezpieczeństwa. Samochody prowadzone przez te osoby mogą, ale nie muszą, być w jakikolwiek sposób wyróżnione. Charakterystyczną nalepkę używają więc ci inwalidzi, którzy chcą korzystać np. z udogodnień w parkowaniu.

Przy ocenie jakiegokolwiek kolizji nie ma znaczenia to, czy kierowca jest osobą niepełnosprawną, lecz liczy się ocena stanu faktycznego w świetle obowiązujących przepisów (np. kto miał pierwszeństwo przejazdu). Dla osób niepełnosprawnych, także kierowców jednoocznych, nie ma innych ograniczeń prędkości poza tymi, które obowiązują ogólnie. (p.)



POD PILSKIEM

Pod tym masywem górskim leży mały Korbielów, dobrze znany w kręgach narciarskich, mający stałą i wierną klientelę. Jego los jest nierozdzielnie związany z Pilskiem: walory północnych stoków tej góry, drugiej co do wielkości w Beskidach, odkryto już dawno. Słaba dostępność komunikacyjna decyduje o promowaniu Korbielowa wśród zmotoryzowanych. Dojeżdża się pod Pilsko przez Jelesnię – niestety drogą drugorzędną i wąską.

O Pilsku było bardzo głośno parę lat temu. Polską wstrząsnęła tragedia: grupa młodzieży i instruktor odwołali się od schroniska na Hali Miziowej, w zadymce i kurzawie zagubili drogę. Walki ze śnieżnym żywiołem i mrozem nie wytrzymali wszyscy, góry pokonały troje dzieci. Pilsko pokazało wówczas łwi pazur, życie w dramatycznych okolicznościach potwierdziło, że ostrzeżenia umieszczane w literaturze turystycznej nie są bynajmniej wyssane z palca i przesadzone.

Pilsko, jedną z najlepszych narciarskich gór w całych Beskidach Zachodnich, nawiedzają czasem silne wiatry i śnieżyce. Wtedy szczytowe partie masywu zamieniają się w wydmuchowisko, przed którym trzeba uciekać do schroniska na Hali Miziowej. Z tego bezpiecznego miejsca nie powinno się w ogóle wychodzić później niż godzinę przed zmierzchem, a opuszczanie schroniska w czasie zawiei jest dowodem albo bezgranicznej głupoty, albo niewiedzy.

To jest niewątpliwie naturalny mankament Pilska. Jazda najwyżej położonym orczykiem (z Hali Miziowej na szczyt) przy wietrznej pogodzie nie daje przyjemności. Tej niewygodzie nie są w stanie w pełni zrekomensować trasy, akurat w tej części góry najlepsze. Ale w tym sezonie zimowym narciarze nie będą mieli możliwości doświadczenia na własnej skórze tych minusów. Późną jesienią wyciąg orczykowy spinający Miziową z wierzchołkiem Pilska sponała, tak więc tę

najwyższą partię góry amatorzy białego szaleństwa – jak to się mówi – mają z głowy.

Mankament, o którym lojalnie wypada uprzedzić nie znających Korbielowa i Pilska, przebiega jednak długa lista niezaprzeczalnych zalet okolicy. Przede wszystkim właśnie w tym beskidzkim rejonie utrzymuje się wyjątkowo długo śnieg, który grubą warstwą pokrywa stoki Pilska od grudnia do końca marca. Oczywiście podczas normalnej polskiej zimy. Jeździ się tutaj na nartach dwa-trzy tygodnie dłużej niż w niedalekim Szczyrku. W połowie grudnia z komunikatów meteorologicznych wynikało, że są w Polsce dwa rejony, gdzie jest już piękna zima i panują bardzo dobre warunki do uprawiania sportów zimowych. Na pierwszym miejscu uplasowało się Zakopane z rejonem Kasprowego Wierchu, na drugim właśnie Pilsko – z warstwą śnieżną ponad półmetrowej grubości, kryjącą ściśle kamienie i wszelkie wypukłości nieprzyjemne deskom.

Północne stoki Pilska – szerokie, o urozmaiconej konfiguracji, pięknie zalesione – nie są białą, niezagospodarowaną plamą. Amatorzy białego szaleństwa mają do dyspozycji kilka wyciągów orczykowych i tras narciarskich o zróżnicowanym stopniu trudności. Jest więc wyciąg blisko drogi na łagodnym stoku, jest orczyk powyżej ośrodka górniczego, wystarczy podejść

z nartami na Miziową – i znów można pojeździć, że wymienię tylko niektóre możliwości.

Zwolennicy Pilska i Korbielowa powiadają, że tego wszystkiego jest jednak wciąż za mało i mają za złe, głównie miejscowym władzom, iż nie potrafiono dostatecznie wykorzystać tego miejsca, choć hosse turystyczną dawno tu odgadnięto.

★

Koncepcja zagospodarowania narciarskiego Pilska ma już ponad trzydziestoletnią historię. Było bardzo wiele najróżniejszych przymiarek i planów, które kosztowały sporo grosza. Ostatnie mocne uderzenie miało miejsce jakieś dziesięć lat temu, kiedy to władze województwa bielskiego postanowiły Pilsko „wprowadzić do planu” i dopilnować, by zagospodarowanie masywu drzemiącego pod śniegiem i umiarkowanie ujeżdżonego przez narciarzy stało się faktem. Ta wspaniała wizja, obejmująca też wyniesienie Korbielowa do rangi narciarskiej mekki, zakładała m. in. takie wspaniałości jak: budowę kolejki krzesiowej o długości 3200 m z dołu na szczyt Pilska. To cud – ze stacją pośrednią w połowie góry – miało przewozić rocznie 8 mln osób. Za kolejką miały pójść wyciągi orczykowe i różnorakie trasy zjazdowe. W projektach znalazły się też Dom Turysty u stóp Pilska i nowoczesne schronisko PTTK na Hali Miziowej, które miało stać na miejscu starej, rozwalającej się budy. Kopalnie deklarowały chęć dalszych inwestycji, przede wszystkim budowę ośrodków zakładowych na łagodnych stokach. W tym czasie ściągnięto nawet do Korbielowa paru ministrów, by szukać w nich sojuszników w forsowaniu gigantycznego przedsięwzięcia, którego wyniki miały przyćmić Szczyrk. Protestów ekologów, sprzeciwiających się wycince wielu hektarów lasów, udowadniających, że rozbudowywanie Korbielowa, nie mającego oczyszczalni ścieków, dróg, parkingów i infrastruktury komunalnej jest po prostu głupotą – nikt wówczas nie słuchał.

Ten plan, jak wiele innych, przewidyujących choćby budowę w sielskim Korbielowie ośrodków wypoczynkowych na pięć tysięcy łóżek, drzemie gdzieś w szafach przykryty kurzem. Od razu na starcie zabrakło pieniędzy na urzeczywistnienie wizji świetlanej przyszłości. Ale to wcale nie oznacza, że rozbudzone apetyty nie poruszyły sprężyn i że nic się nie wydarzyło na Pilsku i pod Pilskiem. Górnicze wyciągi orczykowe przyciągnęły spragnionych narciarzy i zaktywizowały przede wszystkim miejscową ludność. We wsi zaczęły wyrastać jak grzyby po deszczu murowane domy i pensjonaty – solidne, dostatnie, często jednak fatalnie wkomponowane w krajobraz. Kopalniom wystarczyło jeszcze pieniędzy na postawienie pięknego ośrodka wczasowego i bungalowów w doskonałym miejscu, bo tuż obok dolnej stacji wyciągów. Jest to zdecydowanie najbardziej luksusowy obiekt w całej wsi – poziomem nie ustępuje dobremu hotelowi, gdzie jest i basen, i kręgielnia, i kawiarnia. Przedsiębiorstwo turystyczne „Sofa” dochrapało się hotelu, raczej średniej kategorii. Tylko PTTK w ogóle nie drgnęło z miejsca, choć parę razy zapowiadano, że teraz to już na pewno ruszy budowa nowego schroniska na Hali Miziowej.

Wieś, kilkakrotnie uszczęśliwiana śmiałymi koncepcjami, w ostatnim okresie nie rozwijała się harmonijnie. Wszystkie wspólne przedsięwzięcia, wcześniej obgadane i ustalone, praktycznie wzięły w łeb. Nie

WYCIĄGI

Orczyki:

- Korbielów – długość 690 m, różnica wzniesień 154 m,
- Korbielów – długość 670 m, różnica wzniesień 134 m,
- Buczynka – długość 1196 m, różnica wzniesień 239 m,
- Buczynka – długość 1196 m, różnica wzniesień 239 m,
- Hala Miziowa – długość 912 m, różnica wzniesień 234 m,
- Hala Miziowa – długość 912 m, różnica wzniesień 234 m,

Talerzykowe:

- Korbielów – długość 350 m, różnica wzniesień 77 m,
- Korbielów – długość 341 m, różnica wzniesień 58 m,
- Ptaj – długość 455 m, różnica wzniesień 95 m.

poprawiono dróg, nie przybył ani jeden parking, a ostatnio coraz trudniej zmobilizować tych, którzy robią w Korbielowie i na Pilsku interesy, by wywiązywali się ze zobowiązań w związku z budową oczyszczalni ścieków (inwestycja zaawansowana, ma być zakończona za dwa lata).

W Urzędzie Gminy w Jeleśni już nikt się nie epatuje wspaniałymi projektami i planami dotyczącymi Korbielowa. Co nie oznacza, że problem w ogóle upadł i o Pilsku zapomniano. Przeciwnie, myślenie zaczęło się od nowa. Tym razem przebiega to spokojnie i bez krzyku. Nic dziwnego, nikt nie lubi, gdy przy takich okazjach wychodzi szydło z worka, a przecież nie da się ukryć, iż stracono tutaj wiele lat. Korbielów – ku uciesze narciarzy i turystów – mógłby wyglądać zupełnie inaczej, gdyby rozwijał się harmonijnie małymi krokami, gdyby go nie przywalono przesadnymi centralnymi koncepcjami.

Teraz wycofano się z gigantomanii i sięgnięto po doświadczenie i sprawdzone gdzie indziej wzory. Do Korbielowa mają wkroczyć Finowie – z kapitałem i z gotową koncepcją, zakładającą przekształcenie miejscowości w kameralny, przytulny ośrodek wypoczynkowy. Finowie mają w tym względzie wiele do powiedzenia. Budują nie tylko szybko, funkcjonalnie i estetycznie, ale też dbają o to, by nie zadać gwałtu naturze. Ich inwestycje liczą się ze środowiskiem naturalnym, uwzględniają tzw. chłonność terenu, szanują lasy i rzeki.

Powoli się więc pod Pilskiem przejaśnia: w grudniu w Urzędzie Gminy byli dobrej myśli i wyrażali przekonanie, że z początkiem roku już wszystko powinno być jasne, podpisane i ostatecznie załatwione. Gdy to się stanie, nastąpi kolejny etap: przekształcanie Korbielowa w dobrze funkcjonującą sympatyczną miejscowość, gdzie poszczególne elementy będą pasowały do siebie jak ulał. Wymieniają – jak na nasze przyzwyczajenia – szokująco krótki termin. Za trzy lata mają inaczej wyglądać nie tylko rozległe stoki masywu, ale i jego podnóże, gdzie staną nie tylko hoteliki, ale też znajdzie miejsce gastronomia, urządzenia sportowo-rekreacyjne i parkingi.

★

W tym sezonie będzie jeszcze pod Pilskiem po starciu. Trzeba przyznać, że Korbielów ma nie najgorsze możliwości recepcyjne – blisko 800 miejsc, głównie w kwaterach prywatnych i w pensjonatach. Większość tych ostatnich ma stałą klientelę, pokoje są rezerwowane z roku na rok przez tych samych gości. W wynajmowaniu pośredniczy przedsiębiorstwo turystyczne „Sofa”, które też organizuje we wsi pod Pilskiem wczasy. „Sofa” proponuje jeszcze inne rozwiązanie zwolennikom Pilska: noclegi w pobliskiej Jeleśni, gdzie jest sporo kwater o standardzie nawet wyższym niż w samym Korbielowie. Nie należy się peszyć odległością: samochodem dojedzie się tutaj w ciągu piętnastu minut. Tym, którzy nie dysponują własnym autem podpowiadam, że w sezonie zimowym co godzinę kursuje autobus z Jeleśni do Korbielowa, pod wyciągi. Zainteresowanym podaję telefon przedsiębiorstwa „Sofa” – biuro zakwaterowań 63-61-67 i 63-60-37 (automatyczne połączenie przez Bielsko-Białą) oraz ceny: łóżko w kwaterze prywatnej – 15 tys. zł, w pensjonacie – 20 tys. zł, w hotelu „Sofa” – 25 tys. zł, bilet na jeden przejazd wyciągiem orczykowym – 3 tys. zł. Za pośrednictwem „Sofy” można również rezerwować posiłki w stołówce prywatnej – albo w Korbielowie, albo w Jeleśni (całodzienne wyżywienie 25 tys. zł). O ile dla spędzających urlop w Korbielowie jest to praktycznie jedyne rozwiązanie, to w Jeleśni są już inne możliwości. W tej miejscowości są bary i restauracje, ze słynną karczmą na czele.

Stoi na rynku, u wylotu dróg do Korbielowa oraz do Małej i Dużej Sopotni. Niska, przysadzista, z wielką czapą dachu ma już ponad dwieście lat. Będąc w tej okolicy nie sposób ją ominąć, przecież trafiła jako regionalna atrakcja i zabytek do przewodników i folderów. Karczemne izby przyozdobione kolorowymi obrazami na szkle i na desce, miejscowymi wieńcami z bibułkowych kwiatów, wyposażone w stylowe ciężkie drewniane stoły i ławy mają swoistą atmosferę. W jadłospisie karczmy znajdują się regionalne dania i napitki – polewka sopotniańska, kwaśnica ze świńskim rybem, jądło zbójnickie.

Polecam, wszak człowiekowi potrzebne jest i coś dla ducha, i coś dla ciała. Tyle tylko, że co na to powie kiesz...

HENRYKA KARPIŃSKA

panewki

łożyska silnikowe • tulejki

wykonuje

AUTO-MOTOR-SERVICE

RYSZARD M. GUZ

ul. Wielkopolska 242
(dawniej Orłowska 2)
81-531 GDYNIA-MAŁY KACK
tel. 22-49-75
ttx 054799 panew pl
fax 24-85-57

WYSOKA JAKOŚĆ

KORZYSTNE
CENY



ZAPRASZAMY
od
poniedziałku
do
piątku
w godzinach
7.00 - 16.00
416/MP

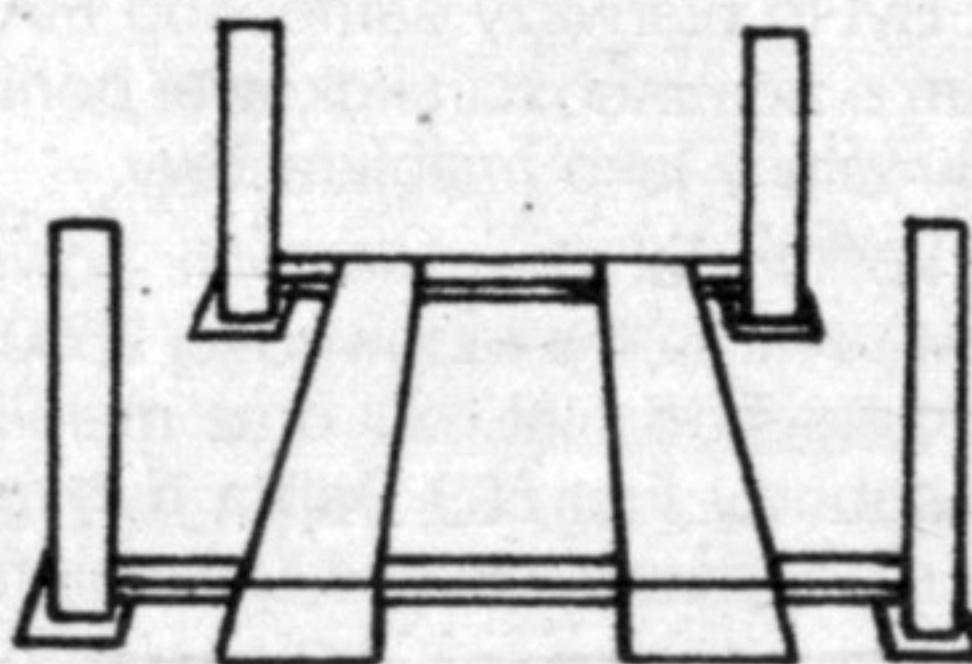
DIESEL-EUROREMONT. Najtaniej.
32-37-33 Warszawa.

420/M

IRON electronics – AUTOALARM. Produkcja,
montaż. Warszawa Mysłowicka 6, 33-52-54.

304/M

Bezawaryjne i bezpieczne dźwigniki
obsługowe do samochodów
– osobowych i dostawczych typu SDO-2
– ciężarowych typu SDO-8 i SDO-12,5



oferuje
do natychmiastowej sprzedaży
PTSL nr 12 we Wrocławiu
ul. Kolejowa 63, tel. 44-12-55 w. 38
Przy zakupie większej ilości dźwigników
udzielamy rabatu.

427/MP

Kupię części do Mercedesa 1938. Dariusz Krywcuk, 20-360 Lublin,
Suliświcka 5 m 18. Tel. 0-81 44-765.

428/M

Najtańsze w Polsce importowane pompki samochodowe, podnośniki, zestawy kluczy płaskich, oczkowych, nasadowych oraz wiele innych artykułów. Ilości hurtowe. Zaopatrzmy sklepy motoryzacyjne, narzędziowe, agencyjne stacje CPN, prywatne hurtownie. Zysk gwarantowany. Zainteresowanym wysyłamy oferty. Warszawa, 22-95-58.

382/M

Daihatsu Charade 1.0 D, Opel Ascona 1.6 D (także inne modele) remonty kapitalne silników – tanio, szybko, fachowo – oryginalne części zamienne – wszystko w ASOS „Spolmot-5” Oleśnica tel. 14-35-17, 14-47-43, ttx 712589.

412/MP

Spółdzielnia „Spolmot” we Wrocławiu przy ul. Bocznej 4 oferuje do sprzedaży w cenie hurtowej
tłoki do Poloneza II i III szlif oraz
tłoki do FSO I, II i III szlif.
Prowadzimy również sprzedaż wysyłkową za zaliczeniem pocztowym.
Telefon: 67-20-61, ttx 0712577.

413/MP

Zakład Wulkanizacyjny w Szczucinie
33-230 woj. Tarnów ul. Zajezerze 1
tel. 43-64-42, telex 66 428 guma pl.

BIEŻNIKUJE OPONY KRAJOWE I ZAGRANICZNE

do wszystkich samochodów osobowych
w technologii od stopki do stopki,
w tym opony niskoprofilowe

145/70 x 12
155/70 x 13
165/70 x 13
175/70 x 13
185/70 x 13

WIELOLETNIE DOŚWIADCZENIE – WY-
SOKA JAKOŚĆ – GWARANCJA

425/M

OLEJE

(dokończenie ze str. 11)

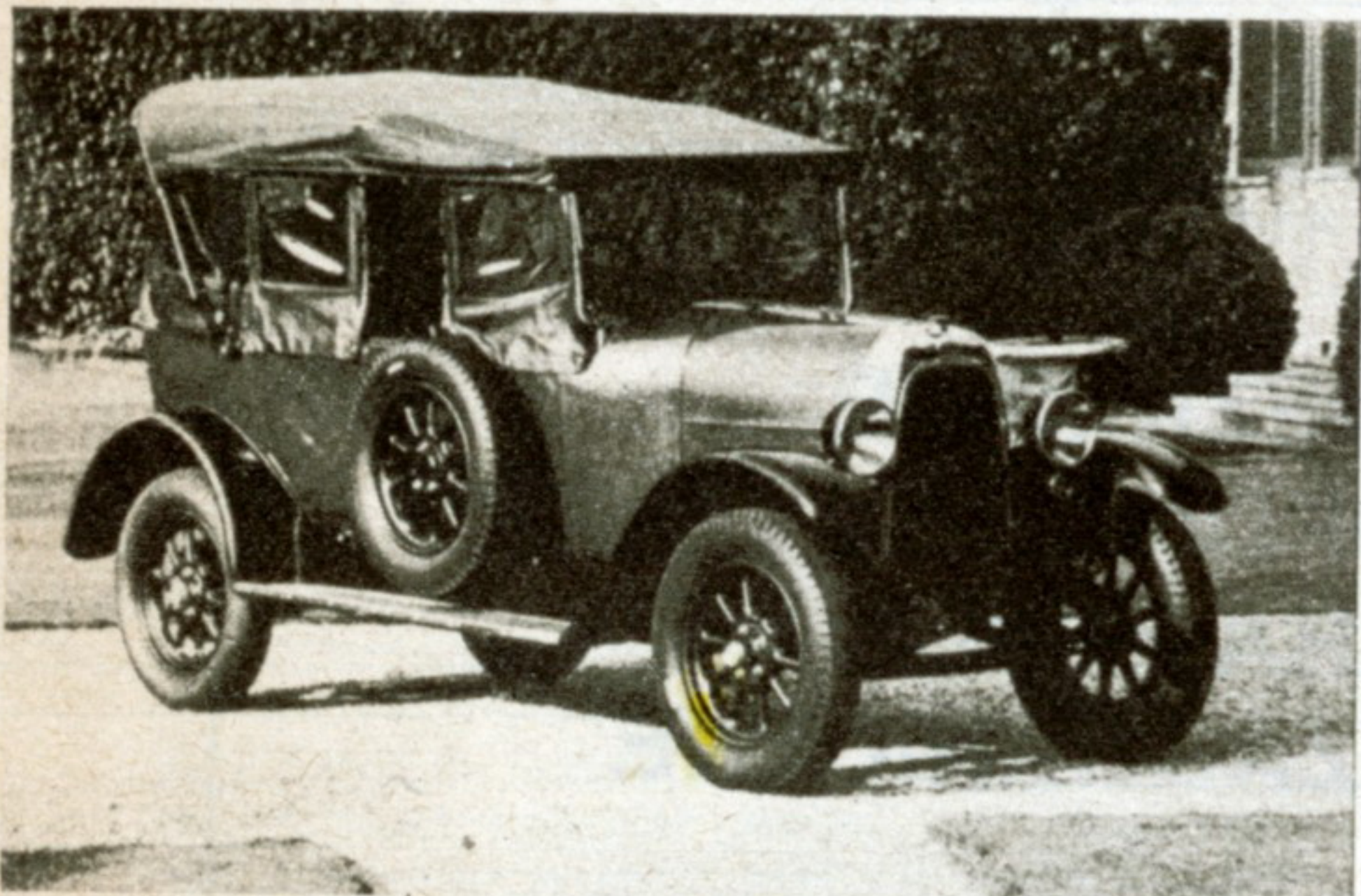
ducentów zagranicznych, np. Castrol TDA, Mobil Flow, Elf Stopogel, Agip Roar, Bywi WF. Podawane na ich opakowaniach dane należy jednak traktować jako orientacyjne, gdyż minimalna temperatura użytkowania oleju napędowego po wprowadzeniu dodatku zależy również od składu chemicznego samego paliwa.

Dane z tabeli świadczą, że godne polecenia są dodatki dwóch firm: Castrol TDA i Mobil Flow. Wprowadzone do oleju napędowego letniego IL5 obniżają jego temperaturę użytkowania o ok. 8°C, a oleju napędowego zimowego o ok. 10°C. Pozwala to na użytkowanie oleju napędowego letniego IL5 przy temperaturze otoczenia do ok. minus 10°C, a zimowego IZ-20 do minus 18...19°C.

Zwracamy uwagę, by przestrzegać dozowania dodatków w ilości podawanej na opakowaniu (z reguły dodaje się 0,1 l dodatku na 100 l oleju napędowego). Stosowanie większej ilości tylko nieznacznie obniża temperaturę użytkowania oleju napędowego, a podwyższa tylko koszt niepotrzebnie zużytego preparatu. Oczywiście podane wartości graniczne temperatury użytkowania oleju napędowego dotyczą czystego paliwa i w pełni sprawnego układu zasilania paliwem i rozruchu silnika.

KAZIMIERZ BACZEWSKI

Płk Kazimierz Baczewski jest kierownikiem Zakładu Materiałów Pędnych i Smarów w Instytucie Pojazdów Wojskowej Akademii Technicznej.



Samochód osobowy Fiat 501 z 1919 r.

FIAT

Spółka pod nazwą Fabbrica Italiana Automobili Torino, w skrócie F.I.A.T. (od 1907 r. pisze się FIAT bez kropki) powstała 11 lipca 1899 r. Wśród jej założycieli był Giovanni Agnelli, który najpierw pełnił funkcję sekretarza, a od 1920 r. aż do śmierci w 1945 r. prezesa FIAT-a. Spółka F.I.A.T. zakupiła od G. B. Ceirano warsztat wytwarzający rowery oraz wybudowano nowe zakłady na zakupionych dodatkowo terenach w Turynie.

Pierwszym samochodem noszącym nazwę firmy F.I.A.T. był model 3 1/2 HP z 1899 r. opracowany przez Faccioli i zakupiony razem z warsztatami Ceirano. Był to samochód osobowy z nadwoziem bryczki konnej, napędzany 2-cylindrowym leżącym silnikiem umieszczonym nad osi tylną pojazdu. Do 1900 r. wykonano 8 takich samochodów.

W 1900 r. Faccioli udoskonalił samochód, powstał model 6/8 HP z silnikiem o zwiększonej mocy z 4,2 do 10 KM. Rok później ukazał się model 8 HP – pierwszy Fiat z silnikiem o pionowo ustawionych dwóch cylindrach, a także pierwszy Fiat, model 12/16 HP, z 4-cyl. silnikiem, skonstruowanym przez G. Enrico.

Niemal od początku istnienia firmy, samochody marki Fiat brały udział w różnych zawodach sportowych. Prowadząc Fiata, świetny kierowca Nezzaro już w 1901 r. zwyciężył w wyścigu dookoła Włoch (Giro d'Italia), a w latach następnych samochody tej marki uzyskiwały zwycięstwa w wyścigach organizowanych również poza granicami Włoch.

Produkcja samochodów stale wzrastała, oprócz osobowych w 1903 r. pojawił się pierwszy samochód ciężarowy, a ściślej podwozie o mocnej ramie do zabudowy skrzyni ładunkowej. Silnik umieszczony przed przednią osią jezdnią miał 4-cyl. i moc 24 KM. Od wielkości mocy pochodziło oznaczenie pojazdu typ 24 HP. Nośność podwozia 4000 kg, a masa własna – 2000 kg.

Silnik pierwszego samochodu ciężarowego F.I.A.T. – a pochodził z osobowego modelu o tym samym oznaczeniu 24 HP. Ten osobowy pojazd był wytwarzany w okresie 1902–1908 r., w łącznej liczbie 1962 egzemplarzy.

Dużą serię jednego typu samochodu (osobowego) wyprodukowano dopiero w latach 1910–1915, był to

Fiat Uno był najpopularniejszym europejskim samochodem w połowie lat osiemdziesiątych

model Fiat 12/15 HP Tipo 1 wykonany w liczbie 2450 egzemplarzy. Na podwoziu tego samochodu (wraz z silnikiem) produkowano furgony dostawcze, a sam silnik wykorzystano również do budowy innego modelu osobowego Fiat 12/15 HP tipo 1, nazwanego Zero. Konstrukcja Fiata Zero była przystosowana do produkcji seryjnej, jednak produkcja tego modelu trwała krótko, od 1912 do 1915 r.

Wybuch I wojny światowej spowodował zwiększenie zapotrzebowania na samochody ciężarowe. Już w 1911 r. FIAT rozpoczął produkcję samochodów ciężarowych model 15-Ter, które dwa lata później produkowano na szerszą skalę. Były to udane pojazdy, zdały egzamin w wojnie libijskiej 1912 r. W okresie wojny 1914–1918 zwiększono produkcję modelu 15-Ter, jak również wprowadzono do produkcji (w 1914 r.) model 18 BL.

Produkcja ciężarówek 18 BL trwała 7 lat, do 1921 r. W okresie tym wyprodukowano dużo, bo około 20.000 tych pojazdów. Były używane jeszcze długo po zakończeniu wojny, ich wersja podstawowa miała ładowność 3500 kg i była napędzana silnikiem 4-cyl. o mocy 30 KM. Wykorzystując podwozia samochodów osobowych i ciężarowych, w latach 1907–1910 FIAT uruchomił produkcję autobusów, mniejszych, o liczbie miejsc 12–14 i większych – 20–36 miejsc.

W latach dwudziestych FIAT stał się czołową firmą samochodową Europy, uzależnił od siebie inne włoskie firmy samochodowe: SPA i Ansaldo. Oprócz samochodów rozwinął produkcję lub stał się producentem wielu innych wyrobów przemysłowych: silników lotniczych od 1908 r., samolotów od 1914 r., tramwajów od 1906 r., sprzętu kolejowego od 1917 r. i ciągników rolniczych od 1919 r.

Szybki rozwój produkcji samochodów, jaki nastąpił po zakończeniu wojny, wiąże się ze zbudowaniem w 1923 r. nowych zakładów Lingotto w Turynie. Zakłady te już w 1925 r. produkowały około 40.000 samochodów rocznie, rozbudowano je dalej do olbrzymich rozmiarów (powierzchnia 350.000 m²) jak na ówczesne stosunki.

Jednym z pierwszych samochodów wyprodukowanych w Lingotto był samochód osobowy Fiat 509 z 1925 r. Był to pierwszy samochód FIAT-a napędzany silnikiem o pojemności skokowej poniżej 1000 cm³, a więc określany jako małolitrażowy.

Pod koniec lat dwudziestych powstał samochód ciężarowy Fiat 621 o ładowności 2500 kg, z silnikiem 6-cyl. Samochód Fiat 621 oraz małolitrażowy samochód osobowy Fiat 509 Balilla były produkowane w Polsce na podstawie licencji zakupionej w 1932 r. od FIAT-a.

Oba te pojazdy cieszyły się dużym powodzeniem we Włoszech. Budowano różne odmiany samochodu ciężarowego Fiat 621, w tym od 1930 r. pierwszy włoski samochód z trzema osiami jezdny (Fiat 621 P). Natomiast osobowy Fiat 508 Balilla był pierwszym włoskim samochodem, którego nadwozie zostało wykonane z elementów stalowych, tłoczonych na prasach zakupionych w USA i pierwszym włoskim samochodem wyprodukowanym w liczbie ponad 100.000 jednego modelu. W latach 1932–1937 wykonano 124.165 egzemplarzy modelu Balilla.

Specjalnością firmy stała się produkcja popularnych, małolitrażowych samochodów osobowych, bowiem w 1936 r. rozpoczęto seryjną produkcję chyba najmniejszego samochodu na świecie – Fiata 500 To-



Ciągnik siodłowy Fiat 619 N1 z lat siedemdziesiątych

polino, który był wytwarzany w wersjach A, B i C aż do 1954 r. Według włoskiego wzoru, na licencji produkowała Topolino francuska firma SIMCA. Produkcję Fiata 500 Topolino przeniesiono w 1939 r. do nowych zakładów Mirafiori na przedmieściu Turynu.

Zakłady Mirafiori razem z Lingotto stały się jednym z największych samochodowych kompleksów fabrycznych w Europie. FIAT wytwarzał wszystkie rodzaje samochodów w wielu odmianach. Już od 1931 r. produkowano samochody ciężarowe napędzane silnikami wysokoprężnymi (Fiat 632), powstały następne modele samochodów ciężarowych o różnej ładowności, a na ich podwoziach autobusy.

W 1940 r. ukazał się pierwszy samochód ciężarowy FIAT-a (Fiat 626 N) z silnikiem umieszczonym w kabinie kierowcy, a nie jak dotychczas, umieszczonym przed kabiną. Aż do 1970 r. konstrukcja samochodu Fiat 626 N była podstawą do budowy wielu pojazdów, w tym również autobusów. W 1970 r. rozpoczęto produkcję nowej rodziny samochodów ciężarowych: 684, 697 i 619, budowanych w wersji skrzyniowej i ciągnika siodłowego. Pięć lat później, w 1975 r. zawiązało się wielkie międzynarodowe ugrupowanie wytwarzające samochody użytkowe pod nazwą IVECO (Industrial Vehicles Corporation).

W skład tego ugrupowania, oprócz największego udziałowca FIAT-a, weszły: zachodniemiecki koncern Klöckner-Humboldt-Deutz produkujący samochody Magirus, francuska firma UNIC oraz włoskie firmy OM i Lancia. FIAT podjął również współpracę z francuską firmą Citroën w zakresie wytwarzania samochodów dostawczych.

Nadążając za czołowymi europejskimi konstrukcjami samochodów dużej ładowności FIAT w 1976 r. wprowadził do produkcji nowoczesne samochody serii 190 N, napędzane widlastymi 8-cyl. silnikami o mocy 330 KM. Pojazdy tej rodziny, stale unowocześniane, produkowano jeszcze w drugiej połowie lat osiemdziesiątych. Ciągniki siodłowe z serii 190 N były eksploatowane przez Polski Pekaes w przewozach międzynarodowych.

Powróćmy do samochodów osobowych, które po zakończeniu II wojny światowej były wytwarzane w coraz większej liczbie, w 1944 r. wykonano zaledwie 3435 samochodów osobowych, w 1950 r. już 108.700.

W tym właśnie roku (1950 r.) ukazał się pierwszy osobowy Fiat 1400 z nadwoziem samonośnym. Następne modele samochodów ukazywały się w krótkich odstępach czasu, najpopularniejsze z nich to małolitrażowe Fiaty: 600, 500 Nuova, 850, 128, 127. Według wzoru modeli Fiat 1300/1500 z 1961 r. i Fiat 125 z 1967 r. Polska podjęła produkcję licencyjną samochodów Polski Fiat 125p, a Związek Radziecki uruchomił wielkoseryjną produkcję WAZ-ów według wzoru Fiata 124 z 1966 r. Oprócz Polski i ZSRR licencję na produkcję samochodów zakupiło od FIAT-a wiele krajów, m.in. Jugosławia, Hiszpania, Turcja, Argentyna i Brazylia. Koncern FIAT należy do największych potęg przemysłowych. Samochody te to ważna część produkcji giganta – pojazdy osobowe są wytwarzane w ramach wydzielonej grupy FIAT Auto powstałej w 1979 r.

W 1988 r. FIAT wyprodukował 1.471.362 samochody, w tym 100.348 samochodów użytkowych (ciężarowe, autobusy, specjalne) w ramach ugrupowania IVECO. Do sumy wyprodukowanych pojazdów nie wliczono liczby samochodów marek: Lancia, Autobianchi, Ferrari i Alfa Romeo, których wytwórnie należą do FIAT-a.

ZDZISŁAW PODBIELSKI
Fot. autor



ZAPŁONY ELEKTRONICZNE samochodowe, motocyklowe – wysyłamy pocztą. ZUE 58-260 Bielawa, skr. poczt. 12.

394/MP

Pośredniczymy w sprowadzaniu samochodów Mitsubishi – osobowych i dostawczych. TMC Sp. z o.o. Warszawa, tel. 46-65-53.

423/M

BLOKI, GŁOWICE, wałki rozrządu regeneracja, spawanie – żeliwo, aluminium, metalizacja natryskowa wałów korbowych. Warszawa, Dzielosław 22, 611-99-88.

378/M

Motocyklowe wiatrochrony, owiewki, kufry, bagażniki, kaski, lusterka, kombinezony, akcesoria, części poleca sklep Warszawa, ul. Hoża 42, tel. 28-29-73

390/M

Reflektory „HELLUX”

Jedyny w Europie producent wykonujący reflektory z blachy nierdzewnej oferuje swoje wyroby w sklepach motoryzacyjnych i stacjach CPN na terenie całego kraju.

Pamiętaj!

Reflektor firmy „Hellux” przeżyje Twój samochód. „Hellux”, Świętochłowice, Świdra 16, tel. 456-644.

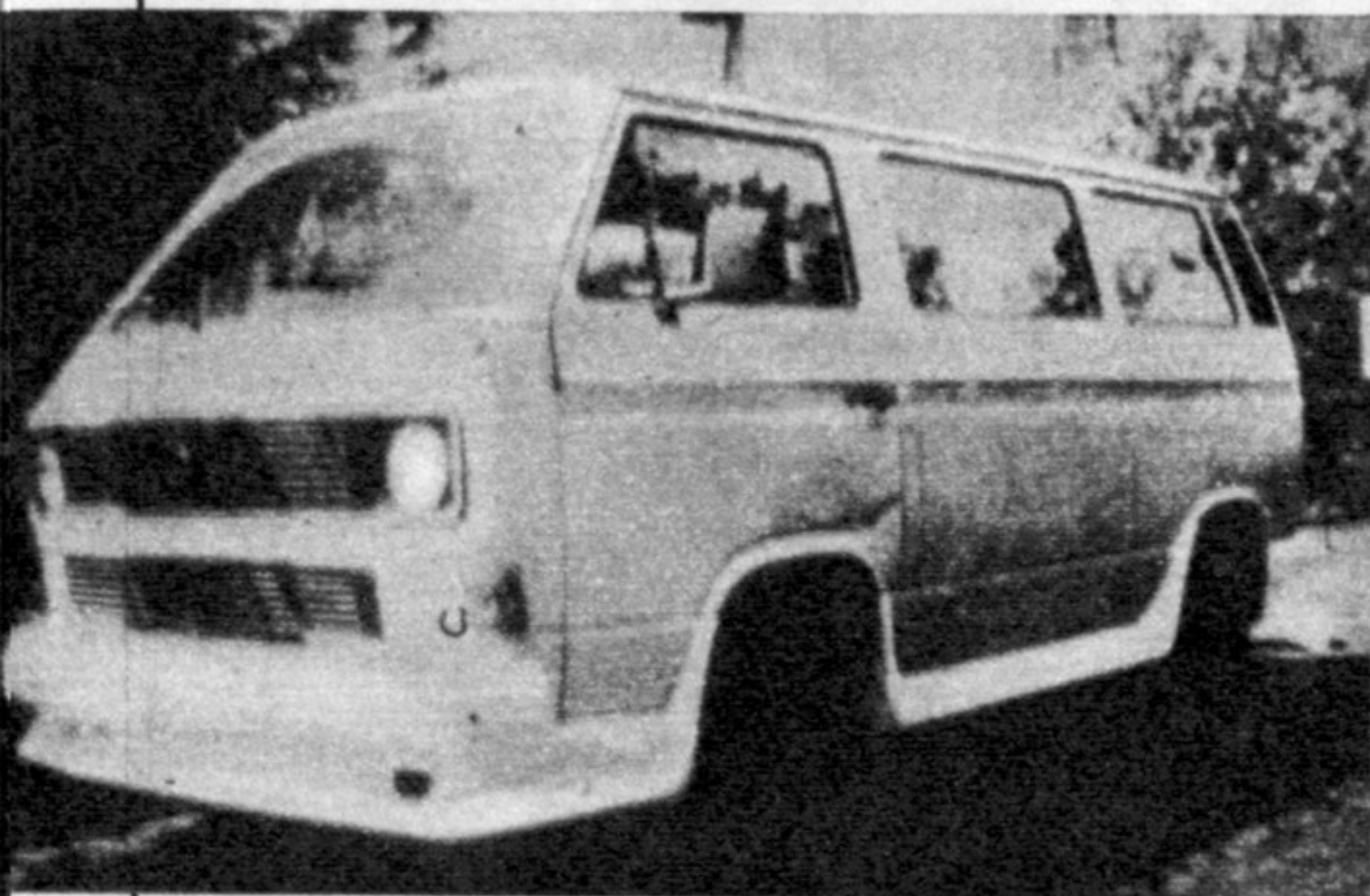
352/M

BŁOTNIKI

wysokoudarowe – atestowane
VW, Audi, BMW, Fiaty włoskie, Ford, Opel Peugeot, Renault, Skoda, Trabant (też maska), Star, Jelcz, Avia, Berliet, Renault ciągnik siodłowy, Steyr, Mercedesy osobowe i furgony (też zderzaki), Ford: Granada, Taunus, Orion, Escort, Sierra, Fiesta

AUTO-PLAST^R

05-860 Płochocin k. Ożarów Maz.
ul. 1 Maja 19, tel. Warszawa 58-70-74 wewn. 140
U producenta najtaniej – zamiejscowym wysyłka



Spoilery przednie, progowe i tylne do VW Bus: aerodynamika (wsp. Cx z 0,46 na 0,42), cichsza jazda, mniej paliwa, wygląd – inny samochód! Export Niemcy

399/M

Taksometry elektroniczne „Poltronik” dwuipnina gwarancja. Warszawa 17-74-26.

328/M

ZDERZAKI SPOILERY – samochody zachodnie – MERCEDES 123 – 124 – 190; GOLF, ASCONA, FIESTA, AUDI itp. ZDERZAKI DO FIATA 125. Zakład KOBYLKA, ul. Ks. Marmo 10 tel. 23-41-40 Warszawa – A. Wasilewski po 18.00

377/M

ZAWORY!!! SSĄCE I WYDECHOWE

do silników spalinowych samochodów osobowych, ciężarowych i ciągników rolniczych wszystkich marek – również nietypowe. Oryginalne materiały i technologie, atesty, najwyższa jakość – najniższe ceny, krótkie terminy, trzydziestokilkuletnie doświadczenie.

Polecają –

Paradowscy

Warszawa – Ursus – Gołębki
ul. Jagiellońska 1 tel. 667-90-44, 667-97-40, 662-64-15

393/M

SPEED GLASS – AUTOSZYBY. Warszawa 41-80-94.

398/M

NULON

REWELACJA WSPÓŁCZESNEJ NAUKI!

Bezkonkurencyjny teflonowy środek redukujący tarcie w zespołach napędowych
Stosując NULON oszczędzasz silnik i pieniądze.
Szczegółowe informacje: „Empol” – Pełnomocnik NULON PRODUCTS
Warszawa, tel. 32-98-37.

424/M

GRATISOWE PROSPEKTY!!! Oferujemy Katalog z adresami firm samochodowych oraz wzory listów gwarantujących otrzymywanie wspaniałych prospektów. Dąbrowa Górnicza 1, BOX 134.

401/MP

RADIOODTWARZACZE SAMOCHODOWE

Z KIESZENIĄ,
DZIĘKI KTÓREJ UNIKNIESZ KRADZIEŻY

CONIN S.A.

RC-921, 2x32W/4x12W fader, autoreverse, tuner cyfrowy, Dolby B NR
zł 2.186.000
RC-862 LX, 2x25W/4x8W fader, autoreverse, tuner cyfrowy, equalizer, scanner
zł 1.798.000
RC-822 LX, 2x20W/4x7W fader, autoreverse, tuner cyfrowy, scanner zł 1.663.000
RC-662 LB, 2x32W/4x12W fader, autoreverse, equalizer zł 1.338.000

GŁOŚNIKI SAMOCHODOWE

SP-405, 30W, dwudrożne, 90-18.000 Hz, E-89 dB/W/m zł 242.000
PC-3890, 60W, dwudrożne, 50-22.000 Hz, E-90 dB/W/m zł 495.000
Wyłączny importer i dystrybutor w Polsce. 02-170 Warszawa, ul. Słowicza 61
tel. (022) 46-70-75, 46-70-76
fax (022) 46-70-77 ttx 817632 conin pl

UWAGA: RABAT PRZY ZAKUPACH HURTOWYCH! ZAPRASZAMY DO NASTĘPUJĄCYCH SKLEPÓW:

WARSZAWA:

Conin S.A. ul. Słowicza 61, tel. 46-70-75, 46-70-76
Arcon, ul. Koszykowa 30, tel. 21-65-57
Art. elektroniczne, ul. Pańska 67, tel. 20-61-28
Telzet, ul. E. Plater 9/11, tel. 28-81-73
Varmed, ul. Mokotowska 28, tel. 28-13-14
Tele-Radio-Mechanika, ul. Marszałkowska 27/35
EDI, ul. Świerczewskiego 129/131, tel. 20-37-65
RTV, ul. Betska 6
RTV, ul. Puławska 74/80

RTV, ul. Keniga 14, tel. 667-90-26
DT Wars, ul. Marszałkowska 104
DT Wola, ul. Wolska 80
HZ, ul. E. Plater 47, tel. 20-57-13
Unitra-Serwis, ul. Górczewska 30, tel. 37-26-14
BIELSKO-BIAŁA – DT Sezam, ul. 3 Maja 4
GRUDZIĄDZ – Budorg S.A. ul. Stara 21, tel. 26-394
JĘDRZEJÓW – Sklep Przemysłowy, ul. Armii Czerwonej 1
KRAKÓW – Tele-Radio-Max, ul. 29-go Listopada 59, tel. 11-96-24

Kumak, ul. Poselska 29, tel. 22-38-86
KROSNO – Telecom, ul. Nowotki 15A, tel. 25-292
ŁÓDŹ – Audiocomp, ul. Tatrzańska 91
OSTROŁĘKA – Mikado, ul. Świerczewskiego 10A, tel. 2268
PIASTÓW – RTV, ul. Harcerska 18
SOCHACZEW – Unitra-Serwis, ul. Warszawska 41, tel. 23-446, 22-800
WROCŁAW – Expomed, ul. Wystawowa 1

 **roadstar**[®]
AUTO-HIFI & AUDIO-VIDEO

421/M

OGŁOSZENIA



motor

PIERWSZA
PROMOCYJNO-HANDLOWA

WYSTAWA

Motoryzacyjna
MOTORU

odbędzie się w dniach 17-21 maja 1991 r. w Warszawie na terenach Klubu Sportowego Warszawianka. Uczestnictwo w imprezie zgłosili między innymi importerzy samochodów osobowych i ciężarowych renomowanych firm światowych.

Organizator MOTOR, Warszawa, tel. 26-84-27, tlx 813250.

Ochronę Wystawy Motoryzacyjnej zapewnia

„Securitas” Agencja Ochrony Mienia



Agencja Ochrony Mienia „Securitas” Spółka z o.o. pierwsza tego typu firma w Polsce świadczy usługi:

- szeroko pojętej ochrony fizycznej wspartej technicznymi środkami zabezpieczeń
- inkasa i konwoju wartości pieniężnych
- projektowania, montażu, instalacji i konserwacji systemów ochrony technicznej
- handlu bronią gazową i akcesoriami w zakresie sprzętu zabezpieczeniowego.

Gwarancją jakości naszych usług: zdobyte doświadczenie

wysoko wykwalifikowana kadra

odpowiednie środki

niezawodność i terminowość

Ceny konkurencyjne niższe!!!

Szczegółowe informacje w godz. 10-15

Dyrekcja 00-193 Warszawa, ul. Stawki 4

tel. 31-17-80

31-78-19

635-85-79 Tlx 813787 sekur PL

Sklep firmowy 00-193 Warszawa,

ul. Dzika 4

tel. 31-42-13

Wystawę ubezpiecza „Westa”

NASZE UBEZPIECZENIA GWARANCJĄ SPOKOJU

„WESTA” oferuje ubezpieczenia dobrowolne (majątkowe i życiowe) oraz obowiązkowe po cenach konkurencyjnych. Zapraszamy do siedziby

Przedstawicielstwa w Warszawie: Al. 3

Maja 2, tel. 26-66-06, 27-51-00 oraz do

Brokerów: J. Sieradzki, ul. Frysztańska 1,

tel. 15-04-57, G. Wernicki, ul. Gubinowska

7/39, tel. 40-80-82, M. Malinowski, ul.

Miklaszewskiego 14/69, tel. 43-61-73.

Uwaga! Wszystkie placówki pocztowe

PPTT w Warszawie i woj. stołecznym

oferują ubezpieczenia obowiązkowe

OC posiadaczy pojazdów mechanicznych,

OC rolników i ubezpieczenie budynków

w gospodarstwach rolnych.



Kierowca i samochód

CICHA WODA...

Dokończenie ze str. 24

W oddalonym od Lublina o około 50 kilometrów Urzędowie czas płynie jakby spokojniej, wprowadzie mieszkańcy uwolnieni są od wielkomiejskiego gwaru, ale i wszelkie nowiny z wielkoświatowego towarzystwa docierają tu z opóźnieniem. Wiesław Stec nie miał ułatwionego startu w dorosłe życie i swój „romans” z popularnymi rajdami samochodowymi mógł rozpocząć dopiero w latach, gdy niewiele starsi od niego Bublewicz i Koper kwalifikowali się już do grona najlepszych polskich rajdowców. A że do Urzędowa nie dotarły porady mistrza Zasady, celnie ujęte w książce pod znamienym tytułem „Szybkość bezpieczna”, przeto prawa fizyki obowiązujące podczas szybkiej jazdy samochodem Wiesław poznawał empirycznie – miast z lektury, cenne wnioski wynikały z nieuniknionych, choć na szczęście niegroźnych, „palnięć w krajobraz”. Ale ten styl, obok wielu niedoskonałości, miał pewną niezaprzeczalną zaletę – adept Stec szybko opanował tajniki mechaniki, blacharstwa i lakiernictwa. A gdy wkrótce również i w Lublinie pojawiło się kilku panów żarzących bakcylem rajdowania, stało się jasne, że wyruszą grupą na trasy poważnych imprez. Upragniony debiut w Mistrzostwach Polski mógł nastąpić, wobec ważnych wydarzeń politycznych, dopiero podczas „wojennej” edycji Rajdu Krakowskiego. Pierwszy sezon startów związany był z częstym płaceniem frycowego, lecz już wkrótce Stecowi udawało się nadrobić agresywnym stylem jazdy i intuicyjnym wyczuciem samochodu pewne niedoskonałości techniczno-organizacyjne. Przygotowanym domowymi sposobami wg przepisów II grupy FSO 125p (1300 cm³) zdobył w 1983 wicemistrzostwo Polski w swej klasie, a rok później – 2 miejsce w Pucharze FSO. Przejście do klasy A-14 (markowej FSO) okazało się deprymujące, wymęczony samochód nie wytrzymał dalszego „podrasowywania” i w tej sytuacji Stec nie zamierzając już dalej habilitować się z muzealnej konstrukcji swojego auta wybrał „stojącego akurat przed domem” eleganckiego Opla Mantę. Wprawdzie i ten pojazd nie był nowy, wyprodukowany bowiem został w 1978 roku, ale odpowiedni remont przeprowadzony w 1985 sprawił, że auto prezentowało się bardzo świeżo i powabnie.

Doświadczony już zawodnik Stec, dysponując tym efektywnym pojazdem zaczął jeździć spokojniej (kosztowne części zamienne), ale bynajmniej nie ja-

lowo, bo już wkrótce dwukrotnie (1986, 1987) uzyskał tytuł II wicemistrza Polski w klasie B-31 oraz awansował na listę priorytetową. Niestety, jego Manta była samochodem seryjnym o osiąгах porównywalnych ze zmodyfikowanymi Ładami czy Polonezami i w kolejnym sezonie Stec pograżył się w cieniu innych zawodników. Opla nie udało się cha-



łupniczo ulepszyć, a oryginalne sportowe zestawy były nadal horrendalnie drogie. Nowe możliwości wynikały dopiero po zmianie miejsca pracy, zdrowo myślący Wiesław nie pogardził zasadą „tam zarabiać, tu wydawać”. Swą smykątką do samochodów i specyficznie polską odwagą w cudownym naprawianiu konstrukcji „nienaprawialnych” szybko zdobył szacunek i uznanie u swych niemieckich pracodawców, zaś wspólne zainteresowania sprawiły, że Wiesław (vel Henry z racji trudnego do wymówienia dla Niemców imienia) efektywnie brylował wśród lokalnych mistrzów kierownicy. Nie mając niemieckiej licencji startował oficjalnie jako tzw.



beifahrer, cichaczem kierując należącą do szefa prawdziwie sportową Mantą. Mistyfikacja jednak wydała się, gdy po opuszczeniu drogi w ciasnym zakręcie, błyskawicznie powrócił z łaki na trasę, bezpardonowo traktując zagradzającego przejazd „elektrycznego pastucha”, czegoś takiego nie dokonałby pozbawiony ułańskiej fantazji, zdyscyplinowany Niemiec. Skończyło się zaptaceniem kary za zniszczone ogrodzenie (notabene zaptacił szef Steca, zadowolony z efektownej reklamy) i ogólnym podziwem dla refleksu Polaka. Innym razem Stec zadziwił niemieckich kolegów odpornością na niewygodę podróży, przyjeżdżając z Polski do Wiesbaden swą głośną i mało komfortową rajdową Mantą, a w opinii Niemców zawsze przewożących sportowe bolidy, na specjalnych przyczepach, był to nie lada wyczyn.

Niebawem też dzięki pomocy FROESE MOTORSPORT Wiesław Stec powiększył swój tabor o treningową Mantę GT/E i serwisowego Mercedesa.

Efekty były niemal natychmiastowe i trochę ignorowany już przez rywali Stec zdecydowanie awansował do dziesiątki najlepszych kierowców rajdowych w Polsce. Miniony sezon potwierdził zasadność tego awansu choćby II miejscem zdobytym w Rajdzie EL-MOT-u, spokojny mieszkaniak Urzędowa uczciwie zapracował (wraz z kolegą pełniącym rolę pilota – Cezarym Kłaczynskim) na szczęśliwe dla każdego sportowca owacje na mecie z efektowną minutą dla fotoreporterów. Radość sukcesu zmąciło późniejsze niedopilnowanie prowizorycznych wyników zawierających popełniony przez organizatora istotny błąd. Precyzyjny radar opóźnił możliwość złożenia wyjaśnień przed komisją „rachmistrzów”, ale honorowa postawa głównych rywali w osobach Marka Sadowskiego i Grześka Gaca sprawiedliwie zakończyła nieporozumienia przy zielonym stoliku.

Nie chcąc zaprzepaścić szansy na dobrą lokatę w klasyfikacji sezonu, Stec zapewnił sobie psychiczny komfort wypożyczając na ostatnie dwie eliminacje rajdową Mantę pana Froese i pozyskując (zaprzyjaźnionego już wcześniej) doświadczonego pilota – Artura Skorupę mającego dotąd swój udział w tworzeniu przebojowej, choć niestety przerwanej z braku możnego sponsora, rajdowej kariery Pawła Petrysa. Pomimo pewnych kłopotów związanych z brakiem kosztownego specjalistycznego ogumienia, Wiesław Stec bezproblemowo uplasował się w czołowie zawodników, tuż za asami tej miary co Marian Bublewicz, Paweł Przybylski czy Andrzej Koper. W nadchodzącym sezonie Wiesław Stec pragnie utrzymać swą wysoką lokatę (konkurentów dysponujących lepszym sprzętem przybywa) i jeśli tylko znajdzie się poważny sponsor, to prawdopodobnie niebawem Mantę zastąpi supernowoczesny, wyrafinowany technicznie pojazd. A jeśli nawet zabraknie funduszy na upragnionego „bolidu”, to i tak umiejętnie zarządzany macierzysty Automobilklub Lubelski zadba, aby reprezentacyjny zawodnik wypadł co najmniej tak dobrze, jak w ubiegłym roku. A co do dalszej przyszłości, to zapewne i w samym Urzędowie przybędzie niebawem groźny sportowy rywal Wiesława Steca – 10-letni Mariusz Stec z powodzeniem opanował już zrywnego gokarta (oczywiście zbudowanego samodzielnie przez ... tatę).

Po prezentacji kierowcy, czas wreszcie na opis jego samochodu.

Produkcję pierwszej generacji Opla Manty rozpoczęto w 1970 roku, pięć lat później wprowadzono na rynek kolejną odmianę tego udanego pojazdu, decydując się na jeszcze bardziej ekstrawagancką (jak na owe czasy) bryłę nadwozia. Przyjęta forma była tak efektowna, że do końca okresu produkcyjnego (1988) dokonano jedynie drobnej ko-

rekty (1982) zderzaków i wlotów powietrza, ponadto od 1978 produkowano nie mniej urodziwą wersję 3-drzwiową. Wielu znawców zaliczyło stylizację Manty do klasyki architektury samochodów sportowych. Pomimo swego sportowego charakteru Manta przez długie lata była pojazdem sporadycznie oglądanym na trasach rajdów i wyścigów, sportową stawę firmy tworzyły odpowiednio zmodyfikowane warianty popularnych Kadettów i Ascon. I dopiero w 1983 roku mogły oficjalnie wystartować wyczynowe Manty. W myśl nowych przepisów grupy B planowano opracowanie wersji o napędzie czterokołowym (system Ferguson) i silniku z turbodoładowaniem o mocy powyżej 220 kW, uwzględniono również zastosowanie sześciocylindrowego rzędowego silnika Turbo o mocy powyżej 250 kW. Jednakże zapal konstruktorów ograniczyły kalkulacje księgowych i odgórne dyrektywy nakazujące koncentrację prac nad... Kadettem grupy S. Dlatego ostatecznie dokonano jedynie transplantacji sprawdzonych mechanizmów stosowanych w Asconach 400 (tradycyjny silnik 16-zaworowy Cosworth o pojemności 2420 cm³ i klasyczny układ napędowy firmy ZF). W porównaniu do „dawcy organów” Manta 400 grupy B była mocniejsza (200 zamiast 184 kW), lżejsza (960 zamiast 1050 kg), idealniej wyważona (50%/50% zamiast 41%/59%) oraz kosztowniejsza (160.000 DM zamiast 120.000 DM). Niestety, wobec znacznie nowocześniejszych Audi, Lancii czy Peugeotów „nowe” Ople mogły stanowić tylko mało konkurencyjne,

choć czasami trudne do lekceważenia (np. w Safari '85) tło. Generalnie liczące się sukcesy Manty 400 odnosiły jedynie w mistrzostwach narodowych Francji, Niemiec, Danii i Szwecji. Z myślą o rajdowcach-amatorach homologowano w grupie A standardową Mantę 2,0 E, lecz mało nowoczesny silnik nie gwarantował możliwości osiągnięcia mocy powyżej 117 kW (sporadycznie 125 kW). Dla bardziej wybrednych ale nadal oszczędnych amatorów proponowano trochę mocniejszą (132–140 kW), „gaźnikową” wersję, nazwaną Manta 200, homologowaną tylko w grupie B, gdyż obok kwestii natury inwestycyjnych (do cywilnych potrzeb praktyczniejszy był układ wtryskowy), nie zamierzano tworzyć dodatkowej konkurencji dla lansowanych w grupie A przednionapędowych Kadettów GSi. Pomimo niezbyt mocnego silnika i delikatnego seryjnego układu napędowego, Manta grupy A była samochodem lubianym z racji prostoty konstrukcji i poprawnego wyważenia. Właśnie takim modelem w 1983 roku zabłysnęli na międzynarodowej arenie mało popularni wtedy Juha Kankunen (podczas rajdu Boucles de Spa) i Marc Duez (podczas Rajdu Portugalii). Egzemplarz zaprezentowany ostatnio przez Steca pochodzi z 1986 i był przygotowywany początkowo dla niemieckiego mistrza Erwina Webera (samochód sprzedano, gdyż Weber przeszedł do zespołu Toyoty).

ZDZISŁAW PIETRZYK
Fot. Mirosław Rutkowski
i Robert Szpunar



LUZAK Z TA- LENTEM

W Motorze 6/1990 ogłosiliśmy konkurs, którego celem było wyłonienie z grupy najmłodszych adeptów dyscypliny żużlowej jednego z najzdolniejszych. O tym jaki poziom prezentuje teraz polski żużel każdy wie, spadliśmy do III ligi światowej z samego szczytu, na który kiedyś z takim trudem przepychano te wyścigi. Dlatego każdy przebłysk talentu musi być teraz dostrzegany i otaczany opieką. Wskazywaliśmy już w ubiegłym sezonie na Tomka Golloba i jak się wydaje rozwój zawodnika przebiega dość prawidłowo. Jeśli więc w konsekwencji tego umożliwi się mu teraz szlifowanie talentu w konfrontacji z najlepszymi, więc nie tylko w ligowej młotce, możemy znów doczekać, że nasz człowiek będzie się wdrapował na podium w Mistrzostwach Świata.

Nasz ubiegłoroczny konkurs wycelowany był w ligowych debutantów. Podstawą oceny

była tzw. średnia biegopunktów. Nie przewidzieliśmy, że taki regulamin kryje pułapkę, bo jeśli np. ktoś wystartował zaledwie w jednym biegu i przypadkowo go wygrał, mógł legitymować się maksymalnym wynikiem 3 owych biegopunktów. Na szczęście pojawił się w lidze zawodnik, który uratował nasz regulamin.

PIOTR BARON, ubiegłoroczny zawodnik Apatora Toruń (drużynowego Mistrza Polski) zadebiutował w sposób nokautujący innych podobnych mu juniorów. Wziął udział w 10 meczach startując w 27 biegach. Średnia z nich – 1.259 ustawia go ponad innych debiutantów. Na bilans tenłożyły się: cztery wygrane biegi, pięć drugich miejsc, siedem trzecich, w pozostałych przyjeżdżał jako czwarty. W czasie całego sezonu nie zanotował ani jednej awarii motocykla, a przy rubrykach: upadki, nieukończenia biegu, wykluczenie i najazd na taśmę startową wszędzie widnieje cyfra „0”.

Piotr Baron ma lat 16, mieszka w Grudziądzu. Przed pięciu laty otrzymał od rodziców w prezencie motorynkę i tak to się zaczęło. Odkrył go były zawodnik, dziś trener – Jan Ząbik; doświadczenie podpowiedziało mu, że ma do czynienia z talentem i już go nie wypuścił z rąk. Dziś istnieje umowa, że gdzie Jan Ząbik tam też i Piotr Baron, można zatem sądzić, że taki układ powinien zaowocować wynikami. Sporo już naszych nadziei spełzło kiedyś na niczym, gdy w przeszłości za „wychowywanie” zdolnego zabierali się cwaniacy wietrzący tylko swój interes.

Piotrowi Baronowi, jak dotąd, chyba to nie grozi. Gdy odbierał Puchar Motoru, zwierzył się, że już patrzy w przyszłość i czynione są starania, aby dalszy tok szkolenia postępował nie tylko wśród krajowej mierności. Gdzie to będzie – jeszcze nie powiem, żeby nie zapeszyć. Poza tym o prawidłowość rozwoju charakteru dba – jak się wydaje – ojciec Piotra. Teraz jeszcze uczęszcza do szkoły w Centrum Kształcenia Ustawicznego, gdzie uczy się mechaniki pojazdowej, co przyda mu się, gdy znajdzie się sam wobec problemu utrzymania motocykla w gotowości bojowej, a na to się przecież zanosi; uczy się też języków. Na razie – jak mi powiedział – traktuje żużel jeszcze jak dobrą zabawę. Ot, taki luzak.

BOGUSŁAW KOPERSKI
Fot. Kajetan Adamowski

TYGODNIK MOTORYZACYJNY
nakład 200 000 egz.

ul Kredytowa 1a
00-950 Warszawa, skr. poczt. 91
skrytka dworcowa 34
Warszawa 2
telefony: 26-84-28, – red. nac.,
sekretariat, 26-84-27 – z-cy red.
nac., 26-84-20 – sekr. red., arch.,
26-84-29 – dz. łącz. z czyt.,
26-80-76 – redaktorzy.
telex 813250 MOTOR PL

REDAKTOR NACZELNY
Jerzy Borkowski

ZASTĘPCY RED. NACZELNEGO
Ryszard Cydejko
Bolesław Stefaniak

SEKRETARIAT
Elżbieta Gasiorkowa
(sekretarz redakcji)

DZIAŁ TECHNIKI
Jerzy Dyszy (kierownik)
Krzysztof Rybarski (zastępca)
Paweł Pronobis
Wojciech Sierpowski
Tomasz Sobiecki

DZIAŁ BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
Jerzy Pomianowski (kierownik)
Zbigniew Drexler
Andrzej Raciński

DZIAŁ PUBLICYSTYKI
Adam Grzeszak (kierownik)
Wiesław Najhań

DZIAŁ SPORTU
Bogusław Koperski (kierownik)

DZIAŁ TURYSTYKI
Henryka Adamczyk-Karpińska
(kierownik)
Liliana Olchowik

DZIAŁ ŁĄCZNOŚCI
Z CZYTELNIKAMI
Adam Grzeszak
Izabella Grabowicz

DZIAŁ GRAFICZNO-TECHNICZNY
Maciej Żbikowski (grafik)
Grażyna Krusche
Anna Lityńska

FOTOREPORTER
Mirosław Rutkowski

KOREKTA
Maria Kazimierczak (kierownik)
Igor Brudziński
Emma Zielińska

SEKRETARIAT ADMINISTRACYJNY
I DZIAŁ OGŁOSZEŃ
Helena Rydlakowska
Izabella Grabowicz

WYDAWCA
RSW „Prasa-Książka-Ruch”
Młodzieżowa Agencja Wydawnicza
al. Stanów Zjednoczonych 53
04-028 Warszawa
tel.: dyrektor 10-41-22,
dział wydawniczy 10-65-52,
redakcja wydawnictw
poradniczych i reklamy
13-20-41 do 49 wew. 403.
Druk: Zakłady Wkleśtodrukowe
ul. Okopowa 58/72, Warszawa

CENY OGŁOSZEŃ
słowo – 5000 zł
kontrahenci zagraniczni
1 \$ lub 1 rubel
1 cm² – 10000 zł
(4 \$ lub 4 ruble)
ogłoszenia kolorowe
droższe dwukrotnie.
Nr konta PBK III O/M Warszawa
370015-5757-139-11
Za treść ogłoszeń redakcja
nie odpowiada.
Ogłoszenia przyjmuje redakcja
– ul. Kredytowa 1 a
00-950 Warszawa, skr. poczt. 91
Nr indeksu 36551
PL ISSN 0580-0447
Oddano do druk.
18.XII.1990 r.
Zam. 1607



Kierowca i samochód

CICHA WODA...

Z natury skromny, nieśmiały WIESŁAW STEC może i mało spektakularnie lecz niewątpliwie konsekwentnie realizuje swe marzenia o bezkolizyjnym pogodzeniu obowiązków rodzinnych z dość kłopotliwą w naszym kraju pasją – udziałem w rajdach samochodowych. Czwarte miejsce w klasyfikacji generalnej uzyskane w minionym sezonie potwierdziło sportową dojrzałość wytrwałego amatora. Lepszy był już tylko mistrzowie dysponujący poparciem możnych sponsorów: Marlboro, Texasu czy Camela. Sportowe losy Steca i jego ulubionego typu samochodu, Opla Manty można by następująco skwitować – czas „rozkwit” nastąpił zbyt późno, aby umożliwić równorzędną rywalizację z lepiej i nowocześniej doinwestowanymi konkurentami.

Dokończenie na str. 22

